

NAVAL WAR COLLEGE

INTERNATIONAL LAW TOPICS

The Declaration of London
of February 26, 1909

1909



GOVERNMENT PRINTING OFFICE
WASHINGTON

1910

PREFACE.

On the invitation of Great Britain an International Naval Conference assembled at London, December 4, 1908, and signed the Declaration concerning the Laws of Naval War on February 26, 1909. This Declaration was the topic for consideration of the conference of the officers at the Naval War College during the past summer.

The delegates of the United States at the London Conference were Rear-Admiral C. H. Stockton, formerly president of the Naval War College, and Prof. George Grafton Wilson, of Brown University, lecturer on international law at the Naval War College. Professor Wilson presented, as fully as time allowed, to the officers of the conference at the Naval War College the main points of the Declaration of London and the reasons for the adoption of the Declaration by the representatives of the ten naval powers sending delegates to the London Conference.

The president of the college invites suggestions from officers of the service as to cases which may arise under the provisions of the Declaration of London.

JNO. P. MERRELL,

Rear-Admiral, U. S. Navy, President.

NAVAL WAR COLLEGE,

Newport, R. I., September 28, 1909.

TABLE OF CONTENTS.

THE DECLARATION OF LONDON:	Page.
Introduction.....	7
The call for the International Naval Conference.....	8
General report.....	12
Chapter I.—Blockade in time of war.....	24
Chapter II.—Contraband of war.....	56
Chapter III.—Unneutral service.....	98
Chapter IV.—Destruction of neutral prizes.....	110
Chapter V.—Transfer of flag.....	120
Chapter VI.—Enemy character.....	128
Chapter VII.—Convoy.....	138
Chapter VIII.—Resistance to search.....	144
Chapter IX.—Compensation.....	146
Final provisions.....	154
FINAL PROTOCOL OF THE LONDON NAVAL CONFERENCE...	162
DECLARATION CONCERNING THE LAWS OF NAVAL WAR...	169

INTERNATIONAL LAW TOPICS.

The Declaration of London, February 26, 1909.

INTRODUCTION.

At this time, June, 1909, the period for the ratification of the Declaration of London has not expired. It is also not certain that the Declaration will be ratified. It may be said, however, that even if the Declaration should not be ratified, that it will naturally have a great influence upon maritime international law, being an agreement reached after extended consideration by delegates appointed for the specific purpose by the leading naval powers. In cases which might come to the court at The Hague for decision great weight would be given to this Declaration because it indicates the basis of an agreement between representative powers having differing legal systems. In case of war a state might with propriety issue for the government of vessels of its naval forces regulations which should accord with the provisions of the Declaration of London. More than one-third of the delegates at the London Naval Conference which drew up the Declaration of London were naval officers of experience, one-half of these being of the grade of admiral. The military aspects of the subjects presented to the London Conference were given full consideration, as is shown in the proceedings of the Conference. (British Parliamentary Papers, Miscellaneous, No. 5 (1909) [Cd. 4555]).

It is considered that it will be most useful to the navy of the United States to furnish the general report of the Conference, the French text of which is the official inter-

pretation of the Declaration of London, together with the Declaration itself and certain documents relating to the Conference.

[NOTE.—The names of all delegates will be found on p. 162.]

THE CALL FOR THE CONFERENCE.

Sir Edward Grey to His Majesty's representatives at Berlin, Madrid, Paris, Rome, St. Petersburg, Tokio, Vienna, and Washington.^a

FOREIGN OFFICE, *February 27, 1908.*

SIR: The convention for the establishment of an international court of appeal in matters of prize which formed Annex 12 to the Final Act of the Second Peace Conference has been under the consideration of His Majesty's Government.

2. Article 7 of the convention provides that, in the absence of treaty stipulations applicable to the case, the court is to decide the appeals that come before it, in accordance with the rules of international law, or if no generally recognized rules exist, in accordance with the general principles of justice and equity.

3. The discussions which took place at The Hague during the recent conference showed that on various questions connected with maritime war divergent views and practices prevailed among the nations of the world. Upon some of these subjects an agreement was reached, but on others it was not found possible, within the period for which the conference assembled, to arrive at an understanding. The impression was gained that the establishment of the international prize court would not meet with general acceptance so long as vagueness and uncertainty exist as to the principles which the court, in dealing with appeals brought before it, would apply to questions of far-reaching importance affecting naval policy and practice.

^a With the concurrence of all the Powers invited to the conference, the invitation was subsequently extended to the Netherlands Government.

4. His Majesty's Government therefore propose that another conference should assemble during the autumn of the present year, with the object of arriving at an agreement as to what are the generally recognized principles of international law, within the meaning of paragraph 2 of article 7 of the convention, as to those matters wherein the practice of nations has varied, and of then formulating the rules which, in the absence of special treaty provisions applicable to a particular case, the court should observe in dealing with appeals brought before it for decision.

5. The rules by which appeals from national prize courts would be decided affect the rights of belligerents in a manner which is far more serious to the principal naval powers than to others, and His Majesty's Government are therefore communicating only with the Governments of Austria-Hungary, France, Germany, Italy, Japan, Russia, Spain, and the United States of America.^a They would propose that the conference should assemble in October and, if it is agreeable to the Governments of those countries, they would suggest that it should meet in London.

6. The questions upon which His Majesty's Government consider it to be of the greatest importance that an understanding should be reached are those as to which divergent rules and principles have been enforced in the prize courts of different nations. It is therefore suggested that the following questions should constitute the programme of the conference:—

(a) Contraband, including the circumstances under which particular articles can be considered as contraband; the penalties for their carriage; the immunity of a ship from search when under convoy; and the rules with regard to compensation where vessels have been seized but have been found in fact only to be carrying innocent cargo.

^a With the concurrence of all the powers invited to the conference, the invitation was subsequently extended to the Netherland Government.

(b) Blockade, including the questions as to the locality where seizure can be effected, and the notice that is necessary before a ship can be seized.

(c) The doctrine of continuous voyage in respect both of contraband and of blockade.

(d) The legality of the destruction of neutral vessels prior to their condemnation by a prize court.

(e) The rules as to neutral ships or persons rendering "unneutral service" ("*assistance hostile*").

(f) The legality of the conversion of a merchant vessel into a war ship on the high seas.

(g) The rules as to the transfer of merchant vessels from a belligerent to a neutral flag during or in contemplation of hostilities.

(h) The question whether the nationality or the domicile of the owner should be adopted as the dominant factor in deciding whether property is enemy property.

7. His Majesty's Government are deeply sensible of the great advantage which would arise from the establishment of an international prize court, but in view of the serious divergencies which the discussion at The Hague brought to light as to many of the above topics after an agreement had practically been reached on the proposals for the creation of such a court, it would be difficult, if not impossible, for His Majesty's Government to carry the legislation necessary to give effect to the convention unless they could assure both Houses of the British Parliament that some more definite understanding had been reached as to the rules by which the new tribunal should be governed.

8. If the programme outlined above is concurred in by the Government to which you are accredited, it would be convenient if, on some subsequent date, as for instance the 1st August, the Governments were to interchange memoranda setting out concisely what they regard as the correct rule of international law on each of the above points, together with the authorities on which that view is based. This course would greatly facilitate the work of the conference, and materially shorten its labors.

9. I have to request your excellency to address a communication in this sense to the minister for foreign affairs, expressing at the same time the hope that if his Government are favorable to the idea of the conference being held, they will send a delegate furnished with full powers to negotiate and conclude an agreement.

I am, &c.,

E. GREY.

Sir Edward Grey to Sir C. MacDonald.^a

FOREIGN OFFICE, *July 8, 1908.*

SIR: With reference to paragraph 8 of my dispatch of the 27th February last, I transmit to you herewith two copies of a memorandum ^b setting out the views of His Majesty's Government, founded upon the decisions in the British courts as to the rules of international law on the points enumerated in my above-mentioned dispatch proposed for discussion at the forthcoming naval conference at London. I have to instruct you to hand one copy of this memorandum to the Japanese Government, and to inform me by telegraph that you have done so.

In so doing, you should explain that it is merely a compilation of rules and dicta of British courts and British practice collected for convenience, but necessarily put compendiously, so that, if a question arose, it would have to be decided by reference to the full authorities, and that, therefore, it is not to be taken as an official code, since some of the rules and dicta are of ancient date, and their application may be difficult in view of modern conditions.

I am, &c.,

E. GREY.

^a A similar dispatch was addressed to His Majesty's representatives at Paris, Berlin, Madrid, Vienna, Rome, Washington, St. Petersburg, and The Hague.

^b This memorandum may be found in British Parliamentary Papers, Miscellaneous, No. 4 (1909), [Cd. 4554] p. 3.

The memoranda of each of the States may be found in British Parliamentary Papers, Miscellaneous, No. 5 (1909) [Cd. 4555] pp. 2-56. These pages are followed by an arrangement of the opinions of the different States upon each topic and by a tentative formulation of bases for discussion, pp. 57-122.

CONFÉRENCE NAVALE DE LONDRES.

RAPPORT GÉNÉRAL PRÉSENTÉ À LA CONFÉRENCE NAVALE AU NOM DU COMITÉ DE REDACTION. ^a

Le 27 février 1908, le Gouvernement Britannique envoyait une circulaire à diverses Puissances pour les inviter à se réunir dans une Conférence dont l'objet serait d'arriver à un accord à l'effet de déterminer les principes généralement reconnus du droit international dans le sens de l'article 7, paragraphe 2, de la Convention signée à La Haye, le 18 octobre 1907, pour l'établissement d'une Cour internationale des prises. Cet accord semblait nécessaire au Gouvernement Britannique à raison de certaines divergences qui s'étaient manifestées à la Deuxième Conférence de la Paix, quand il s'était agi de régler diverses matières importantes du droit maritime international en temps de guerre. L'existence de ces divergences pouvait, semblait-il, rendre difficile l'acceptation de la Cour internationale des prises, le pouvoir de cette Cour se trouvant d'autant plus étendu que les règles à appliquer par elle étaient plus incertaines.

Le Gouvernement Britannique suggérait que les questions suivantes pourraient constituer le programme de la

^a Ce Comité est composé de MM. Kriege (*Allemagne*), Wilson (*États-Unis d'Amérique*), Dumba (*Autriche-Hongrie*), de Estrada (*Espagne*), Renault (*France*), Rapporteur, Hurst (*Grande-Bretagne*), Ricci-Busatti (*Italie*), Sakamoto (*Japon*), Ruysenaers (*Pays-Bas*), Baron Taube (*Russie*).

LONDON NAVAL CONFERENCE.

GENERAL REPORT PRESENTED TO THE NAVAL CONFERENCE ON BEHALF OF THE DRAFTING COMMITTEE.^a

(Translation.^b)

ON the 27th February, 1908, the British Government sent a circular to various Powers inviting them to meet in a Conference whose object should be to arrive at an agreement with a view to the definition of the generally recognized principles of international law in the sense of Article 7, paragraph 2, of the Convention signed at The Hague on the 18th October, 1907, for the establishment of an International Prize Court. This agreement seemed necessary to the British Government because of certain divergences of view which had become apparent at the second Peace Conference when an effort was made to regulate various important matters relating to international maritime law in time of war. The existence of these divergent views might, it seemed, render difficult the acceptance of the International Prize Court, the power of this Court being the more extended in proportion as the rules to be applied by it were more uncertain.

The British Government suggested that the following questions might form the programme of the proposed

^a This Committee consisted of, Messrs. Kriege (*Germany*), Wilson (*United States of America*), Dumba (*Austria-Hungary*), Estrada (*Spain*), Renault (*France*) Reporter, Hurst (*Great Britain*), Ricci-Busatti (*Italy*), Sakamoto (*Japan*), Ruyssenaers (*Netherlands*), Baron Taube (*Russia*).

^b The French text is the official text and may also be found with other documents relating to the Conference in British Parliamentary Paper "Miscellaneous. No. 5 (1909)." The correspondence and documents, with a translation of the General Report, which has in many instances been followed in this translation, may be found in British Parliamentary Paper, "Miscellaneous. No. 4 (1909)."

Conférence projetée, et invitait les Puissances à faire connaître leurs vues à leur égard dans des Mémoires préparatoires :

(a.) *Contrebande (y compris les circonstances dans lesquelles les différents articles peuvent être considérés comme étant de contrebande, les pénalités auxquelles expose leur transport, l'exemption de visite d'un navire convoyé, ainsi que les règles relatives aux dommages-intérêts à accorder lorsque, des navires ayant été saisis, il est reconnu en fait qu'ils transportaient de la marchandise innocente).*

(b.) *Blocus (y compris les questions relatives au lieu où la saisie peut être effectuée, ainsi que la notification qui est nécessaire avant qu'un navire puisse être saisi).*

(c.) *La doctrine du voyage continu au double point de vue de la contrebande et du blocus.*

(d.) *La légalité de la destruction des navires neutres avant leur condamnation par une cour des prises.*

(e.) *Les règles concernant les navires ou les personnes neutres rendant des services contraires à la neutralité ("assistance hostile").*

(f.) *La légalité de la transformation d'un navire de commerce en bâtiment de guerre en haute mer.*

(g.) *Les règles relatives au transfert des navires de commerce d'un pavillon belligérant sous un pavillon neutre au cours ou en prévision des hostilités.*

(h.) *La question de savoir si la nationalité ou le domicile des propriétaires devrait être adopté comme l'élément dominant pour décider si la propriété est propriété ennemie.*

Les invitations furent acceptées, et la Conférence se réunit le 4 décembre dernier. Le Gouvernement Britannique avait bien voulu faciliter ses délibérations en présentant un recueil qui a été promptement connu parmi nous sous le nom de *livre rouge* et qui, après une courte introduction, contient un "Exposé des vues exprimées par les Puissances dans leurs Mémoires et des observations destinées à servir de base aux délibérations de la Conférence." Ce sont ces "bases de discussion" qui ont servi de point de départ pour l'examen des principales matières du droit des gens maritime actuel. La Con-

Conference, and invited the Powers to express their views regarding them in preparatory Memoranda:

“(a.) *Contraband, including the circumstances under which particular articles can be considered as contraband; the penalties for their carriage; the immunity of a ship from search when under convoy; and the rules with regard to compensation where vessels have been seized but have been found in fact only to be carrying innocent cargo;*

(b.) *Blockade, including the questions as to the locality where seizure can be effected, and the notice that is necessary before a ship can be seized;*

(c.) *The doctrine of continuous voyage in respect both of contraband and of blockade;*

(d.) *The legality of the destruction of neutral vessels prior to their condemnation by a prize court;*

(e.) *The rules as to neutral ships or persons rendering “unneutral service” (“assistance hostile”);*

(f.) *The legality of the conversion of a merchant-vessel into a war-ship on the high seas.*

(g.) *The rules as to the transfer of merchant-vessels from a belligerent to a neutral flag during or in contemplation of hostilities;*

(h.) *The question whether the nationality or the domicile of the owner should be adopted as the dominant factor in deciding whether property is enemy property.”^a*

The invitations were accepted, and the Conference assembled on the 4th December last. The British Government had been so good as to assist its deliberations by presenting a compilation which quickly became known among us by the name of *the Red Book*, and which, after a short introduction, contains a “Statement of the views expressed by the Powers in their Memoranda, and of the observations intended to serve as a basis for the deliberations of the Conference.” These are the “bases of discussion” which have served as a starting-point for the examination of the principal matters relating to the ex-

^a Circular of Sir Edward Grey, February 27, 1908.

férence n'a pu qu'exprimer sa reconnaissance pour ce précieux travail préparatoire, qui lui a été d'un grand secours. Il a permis de constater tout d'abord que les divergences entre les pratiques et les doctrines des différents pays n'étaient peut-être pas aussi profondes qu'on le croyait généralement, que les idées essentielles étaient souvent les mêmes partout, que seulement les modes d'application variaient suivant les traditions ou les préjugés, les intérêts permanents ou accidentels. Il était donc possible de dégager un fonds commun que l'on pourrait s'entendre à mettre en valeur d'une façon uniforme. C'est à cela qu'ont tendu les efforts des diverses Délégations qui ont rivalisé de zèle dans la recherche des bases d'entente. Ces efforts ont été laborieux, comme en témoignent les discussions prolongées de la Conférence, de la Commission, des Comités d'Examen, ainsi que les propositions multiples qui ont été présentées. Marins, diplomates et jurisconsultes, ont cordialement collaboré à une œuvre qu'il s'agit de caractériser plutôt que d'apprécier définitivement en elle-même, notre impartialité pouvant naturellement être suspectée.

L'ensemble des règles contenues dans la *Déclaration* qui est sortie des délibérations de la Conférence Navale, et qui doit être intitulée *Déclaration relative au droit de la guerre maritime*, répond bien au désir qu'exprimait le Gouvernement Britannique dans son invitation de février 1908. Les questions du programme sont toutes résolues sauf deux sur lesquelles des explications seront données plus loin. Les solutions ont été dégagées des diverses manières de voir ou des diverses pratiques et correspondent à ce que l'on peut appeler la *media sententia*. Elles ne concordent pas toujours absolument avec les vues propres à chaque pays, mais elles ne blessent les idées essentielles d'aucun. Il ne faut pas les examiner séparément, mais dans leur ensemble, autrement on court risque de commettre les plus graves méprises. Si, en effet, on considère une ou plusieurs règles isolées au point de vue, soit des belligérants, soit des neutres, on peut trouver

isting international maritime law. The Conference could not but express its appreciation for this valuable preparatory work, which has been of great assistance to it. It made it possible to display, in the first place, that the divergences in the practices and doctrines of the different countries might not be so fundamental as was generally believed, that the essential ideas were often the same everywhere, and that the methods of application alone varied according to the traditions or the prejudices, the permanent or the accidental interests. It was, therefore, possible to deduce a common basis which would afford an approximation to a uniform practice. This is the end to which the efforts of the different Delegations who have vied in zeal in the search for the grounds of an understanding have tended. Their efforts have been strenuous, as the prolonged discussions of the Conference, of the Grand Committee, and of the Examining Committees, as also the numerous proposals which were presented bear witness. Sailors, diplomatists, and jurists have cordially co-operated in a work which it is the purpose to describe rather than to estimate, as our impartiality might naturally be suspected.

The body of rules contained in the *Declaration*, which is the result of the deliberations of the Naval Conference, and which is to be entitled *Declaration concerning the laws of naval war*, answers well to the desire expressed by the British Government in its invitation of February 1908. The questions of the programme are all settled except two, concerning which explanations will be given later. The solutions have been deduced from the various views or different practices and correspond to what may be called the *media sententia*. They do not always harmonize absolutely with the views peculiar to each country, but they do not shock the essential ideas of any. They should not be examined separately, but as a whole, otherwise one runs the risk of the most serious misunderstandings. In fact, if one considers one or more isolated rules either from the belligerent or the neutral point of view, he may find that the interests with which he is

que les intérêts dont on se préoccupe spécialement ont été méconnus par l'adoption de ces règles, mais ces règles ont leur contrepartie. Il y a là une œuvre de transaction, de concessions mutuelles. Cette œuvre, dans son ensemble, est-elle bonne?

Nous avons le ferme espoir que ceux qui l'étudieront sérieusement répondront affirmativement. La Déclaration substitue l'uniformité et la fixité à la diversité et à l'obscurité dont les relations internationales ont trop longtemps souffert. La Conférence a essayé de concilier d'une manière équitable et pratique les droits des belligérants et ceux du commerce neutre; elle est composée de Puissances placées dans des conditions très différentes aux points de vue politique, économique, géographique. Il y a donc lieu de supposer que les règles sur lesquelles ces Puissances se sont accordées tiennent un compte suffisant des divers intérêts engagés et peuvent dès lors être, sans inconvénient, acceptées par toutes les autres.

Le Préambule de la Déclaration résume les idées générales qui viennent d'être exposées.

Considérant l'invitation par laquelle le Gouvernement Britannique a proposé à diverses Puissances de se réunir en Conférence afin de déterminer en commun ce que comportent les règles généralement reconnues du droit international au sens de l'article 7 de la Convention du 18 octobre 1907, relative à l'établissement d'une Cour internationale des prises;

Reconnaissant tous les avantages que, dans le cas malheureux d'une guerre maritime, la détermination desdites règles présente, soit pour le commerce pacifique, soit pour les belligérants et pour leurs relations politiques avec les Gouvernements neutres;

Considérant que les principes généraux du droit international sont souvent, dans leur application pratique, l'objet de méthodes divergentes;

Animés du désir d'assurer dorénavant une plus grande uniformité à cet égard;

Espérant qu'une œuvre d'un intérêt commun aussi important rencontrera l'approbation générale;

especially concerned have been disregarded by the adoption of these rules, but the rules have their other side. The work is one of compromise and of mutual concessions. Is it, as a whole, a good work?

We confidently hope that those who study it seriously will answer affirmatively. The Declaration substitutes uniformity and certainty for the diversity and the obscurity from which international relations have too long suffered. The Conference has tried to reconcile in an equitable and practical way the rights of belligerents and those of neutral commerce; it is made up of Powers placed in very unlike conditions, from the political, economic, and geographical points of view. There is on this account reason to suppose that the rules on which these Powers are in accord take sufficient account of the different interests involved, and hence may be accepted without disadvantage by all the others.

The Preamble of the Declaration summarizes the general ideas just set forth.

Considering the invitation which the British Government has given to various Powers to meet in conference in order to determine together as to what are the generally recognized rules of international law within the meaning of Article 7 of the Convention of 18th October, 1907, relative to the establishment of an International Prize Court;

Recognizing all the advantages which in the unfortunate event of a naval war, an agreement as to the said rules would present, both as regards peaceful commerce, and as regards the belligerents and as regards their political relations with neutral Governments;

Considering that the general principles of international law are often in their practical application the subject of divergent procedure;

Animated by the desire to insure henceforward a greater uniformity in this respect;

Hoping that a work so important to the common welfare will meet with general approval;

Quelle est la portée d'application des règles ainsi posées? Elles devront être observées dans les rapports entre les parties signataires, puisque les parties les reconnaissent comme des principes du droit international reconnu et, de plus, s'obligent expressément à s'en procurer réciproquement le bénéfice. Pour les Puissances signataires qui sont ou seront parties à la Convention établissant la Cour internationale des prises, il y aura, de plus, une occasion de voir appliquer ces règles aux différends qui les concernent, que la Cour les regarde comme des règles généralement reconnues ou tienne compte de l'engagement pris de s'y conformer. Il est, d'ailleurs, à espérer que ces règles ne tarderont pas à être acceptées par la plupart des États, qui reconnaîtront l'avantage que présente le remplacement d'usages plus ou moins définis, prêtant à controverse, par des dispositions précises.

Il a été dit plus haut que deux points du Programme de la Conférence n'avaient pas reçu de solution.

1. Le Programme porte à la lettre (f) : *la légalité de la transformation d'un navire de commerce en bâtiment de guerre en haute mer*. Les vues opposées, qui s'étaient manifestées à ce sujet dans la Conférence de La Haye en 1907, ont été reproduites à la présente Conférence. Ce que l'on peut conclure des mentions des Mémoires comme de la discussion, c'est qu'il n'y a pas sur ce point de règle généralement acceptée, et il ne semble pas y avoir non plus de précédents que l'on puisse invoquer. Les deux opinions contraires ont été soutenues avec une grande ardeur, ce qui n'a pas empêché qu'un vif désir d'entente ait été exprimé de tous les côtés; on s'entendait du moins sur ce point qu'il y aurait grand intérêt à faire cesser l'incertitude. De sérieux efforts ont été tentés pour donner satisfaction aux intérêts défendus de part et d'autre; ils ont malheureusement échoué. Une question qui se rattache à la précédente, et sur laquelle il a pu paraître à un moment possible d'arrêter une résolution, est celle de la *retransformation*. D'après une proposition, "les navires de commerce transformés en bâtiments de guerre ne pourront être retransformés

What is the scope of application of the rules thus laid down? They must be observed in the relations between the signatory parties, since those parties acknowledge them as principles of recognized international law and, besides, expressly bind themselves to secure the benefit of them for one another. For the Signatory Powers who are or will be parties to the Convention establishing the International Prize Court there will be, besides, an opportunity to observe these rules in disputes in which they are concerned, whether the Court regards them as generally recognized rules, or takes account of the agreement taken to comply with them. It is, moreover, to be hoped that these rules will without delay be accepted by the majority of States, who will recognize the advantage which the substitution of exact provisions, for more or less indefinite usages giving rise to controversy, introduces.

It has been said above that two points in the programme of the Conference have not received solution.

1. The programme mentions under the letter (f): *the legality of the conversion of a merchant vessel into a warship on the high seas*. The conflicting views on this subject which became apparent at the Conference of The Hague in 1907, have recurred at the present Conference. It may be concluded, from the statements of the Memoranda as from the discussion, that there is no generally accepted rule on this point, nor do there seem to be any precedents which can be adduced. The two opposite opinions have been maintained with great warmth, and yet a lively desire for an understanding has been expressed on all sides; everybody was at least agreed on the point that it would be a great advantage to put an end to uncertainty. Serious efforts were made to satisfy the interests supported by both sides; these have unfortunately failed. A question dependent on the previous one, and on which at one time it appeared possible to come to a conclusion, is that of *reconversion*. According to one proposal, "merchant vessels converted into warships cannot be reconverted into merchant vessels during the whole period of the war." The rule was absolute and made no dis-

en navires de commerce pendant toute la durée de la guerre." La règle était absolue et ne distinguait pas suivant le lieu où pourrait s'opérer la retransformation; elle était inspirée par la pensée que cette transformation aurait toujours des inconvénients, produirait des surprises et prêterait à de véritables fraudes. L'unanimité n'ayant pu être obtenue pour cette proposition, il s'en produisit une qui était subsidiaire: "la transformation en pleine mer d'un bâtiment de guerre en navire marchand est interdite pendant la guerre." On avait en vue la situation d'un bâtiment de guerre (ordinairement un navire de commerce récemment transformé), dépouillant son caractère pour pouvoir librement se ravitailler ou se réparer dans un port neutre, sans subir les restrictions imposées aux bâtiments de guerre. La position de l'État neutre entre les deux belligérants ne sera-t-elle pas délicate et ne s'exposera-t-il pas à des reproches, qu'il traite en navire de commerce ou en bâtiment de guerre le bâtiment récemment transformé? L'accord se serait peut-être fait sur cette proposition, mais il a semblé qu'il était bien difficile de s'attacher à ce côté secondaire d'une question qu'on ne pouvait songer à régler dans son ensemble. C'est la raison déterminante du rejet de toute proposition.

La question de la transformation en pleine mer et celle de la retransformation sont donc restées entières.

2. La lettre (h) du Programme britannique porte: *la question de savoir si la nationalité ou le domicile des propriétaires devrait être adopté comme élément dominant pour décider si la propriété est propriété ennemie.* Cette question a été l'objet d'une étude approfondie dans un Comité spécial, qui a constaté l'incertitude actuelle de la pratique; il a été proposé d'y mettre un terme par les dispositions suivantes:

"Le caractère neutre ou ennemi des marchandises trouvées à bord d'un navire ennemi est déterminé par la nationalité neutre ou ennemie de leur propriétaire et, en cas d'absence de nationalité ou de double nationalité neutre et ennemie de leur propriétaire, par le domicile de celui-ci en pays neutre ou ennemi."

inction as regards the place where reconversion might take place; it was dictated by the idea that such conversion would always have disadvantages, would be productive of surprises, and lead to actual frauds. As unanimity could not be obtained for this proposal, a subsidiary one was brought forward: "the conversion of a warship into a merchant vessel on the high seas is forbidden during the war." This had in view the situation of a warship (generally a recently converted merchant vessel) putting off its character so as to be able freely to revictual or refit in a neutral port without coming under the restrictions imposed on warships. Will not the position of the neutral State between two belligerents be delicate, and will it not expose itself to reproach whether it treats the newly converted ship as a merchant vessel or as a warship? Agreement would perhaps have been reached on this proposal, but it seemed that it would be very difficult to deal with this secondary part of a question which it was not possible to think of regulating as a whole. This was the decisive reason for the rejection of all proposals.

The question of conversion on the high seas and that of reconversion therefore remains open.

2. The letter (h), of the British Programme mentions: *the question whether the nationality or the domicile of the owner should be adopted as the dominant factor in deciding whether property is enemy property.* This question has been the subject of a thorough examination by a special Committee, which has testified to the uncertainty of actual practice; it has been proposed to put an end to this by the following provisions:—

"The neutral or enemy character of goods found on board an enemy vessel is determined by the neutral or enemy nationality of their owner, or, in case of lack of nationality or of double nationality (neutral and enemy) of the owner, by his domicile in a neutral or enemy country;

“Toutefois, les marchandises appartenant à une société anonyme ou par actions sont considérées comme neutres ou ennemies selon que la société a son siège social en pays neutre ou ennemi.”

L'unanimité n'ayant pu être obtenue, ces dispositions n'ont eu aucun effet.

Nous arrivons à l'exposé de la Déclaration elle-même, dont nous allons essayer, en résumant les Rapports approuvés déjà par la Conférence, de présenter un commentaire précis, dégagé de toute controverse, qui, devenu commentaire officiel par l'approbation de la Conférence, soit de nature à guider les autorités diverses, administratives, militaires, judiciaires, qui pourront avoir à l'appliquer.

DISPOSITION PRÉLIMINAIRE.

Les Puissances Signataires sont d'accord pour constater que les règles contenues dans les Chapitres suivants répondent, en substance, aux principes généralement reconnus du droit international.

Cette disposition domine toutes les règles qui suivent. L'esprit en a été indiqué dans les considérations générales placées en tête de ce Rapport. La Conférence a eu surtout en vue de constater, de préciser, de compléter au besoin, ce qui pouvait être considéré comme un droit coutumier.

Chapitre Premier.—DU BLOCUS EN TEMPS DE GUERRE.

Le blocus est envisagé ici uniquement comme opération de guerre, et l'on n'a entendu en rien toucher à ce qu'on appelle le *blocus pacifique*.

ARTICLE 1.

Le blocus doit être limité aux ports et aux côtes de l'ennemi ou occupés par lui.

Le blocus, opération de guerre, ne peut être dirigé par un belligérant que contre son adversaire. C'est la règle très simple qui est posée tout d'abord. Elle n'a toute sa portée que si on la rapproche de l'article 18.

“The goods belonging to a limited liability or joint stock company are, however, considered as neutral or enemy according as the company has its headquarters in a neutral or enemy country.”

As unanimity could not be obtained, these provisions have had no effect.

We now come to the explanation of the Declaration itself, of which we shall try, by summarizing the Reports already approved by the Conference, to give an exact commentary free from all controversy; which, having become an official commentary by the approval of the Conference, may be of a nature to guide the different authorities—administrative, military, and judicial—who may have to apply it.

PRELIMINARY PROVISION.

The Signatory Powers are agreed in declaring that the rules contained in the following Chapters correspond in substance with the generally recognized principles of international law.

This provision dominates all the rules which follow. Its spirit has been indicated in the general remarks placed at the beginning of this Report. The Conference has had in view above all to declare, to define, and, where needful, to complete what might be considered as customary law.

Chapter I.—BLOCKADE IN TIME OF WAR.

Blockade is here considered solely as an operation of war, and there is no intention of touching in any way on what is called *pacific blockade*.

ARTICLE 1.

A blockade must be limited to the ports and coasts belonging to or occupied by the enemy.

Blockade, an operation of war, can be directed by a belligerent only against his adversary. This is the very simple rule which is laid down at first. It has all its import only if connected with Article 18.

ARTICLE 2.

Conformément à la Déclaration de Paris de 1856, le blocus, pour être obligatoire, doit être effectif, c'est-à-dire maintenu par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral ennemi.

La première condition pour qu'un blocus soit obligatoire est qu'il soit effectif. Il y a longtemps que tout le monde est d'accord à ce sujet. Quant à la définition du blocus effectif, nous avons pensé que nous n'avions qu'à nous approprier celle qui se trouve dans la Déclaration de Paris du 16 avril 1856, qui lie conventionnellement un grand nombre d'États et qui est acceptée de fait par les autres.

ARTICLE 3.

La question de savoir si le blocus est effectif est une question de fait.

On comprend que souvent des difficultés s'élèvent sur le point de savoir si un blocus est ou non effectif; il y a en jeu des intérêts opposés. Le belligérant bloquant veut limiter son effort, et les neutres désirent que leur commerce soit le moins gêné possible. Des protestations diplomatiques ont été parfois formulées à ce sujet. L'appréciation peut être délicate, parce qu'il n'y a pas de règle absolue à poser sur le nombre et la situation des navires de blocus. Tout dépend des circonstances de fait, des conditions géographiques. Suivant les cas, un navire suffira pour bloquer un port aussi efficacement que possible, alors qu'une flotte pourra être insuffisante pour empêcher réellement l'accès d'un ou de plusieurs ports déclarés bloqués. C'est donc essentiellement une *question de fait*, à trancher dans chaque espèce, et non d'après une formule arrêtée à l'avance. Qui la tranchera? L'autorité judiciaire. Ce sera d'abord le Tribunal national appelé à statuer sur la validité de la prise, et auquel le navire capturé pour violation de blocus pourra demander de déclarer la nullité de la prise, parce que le

ARTICLE 2.

In accordance with the Declaration of Paris of 1856, a blockade, in order to be binding, must be effective—that is to say, it must be maintained by a force sufficient really to prevent access to the enemy coast.

The first condition necessary in order that a blockade may be binding is that it should be effective. For a long time there has been universal agreement on this subject. As for the definition of an effective blockade, we thought that we had only to adopt that which is found in the Declaration of Paris of the 16th April, 1856, which, conventionally, binds a great number of States, and is in fact accepted by the rest.

ARTICLE 3.

The question whether a blockade is effective is a question of fact.

It is understood that difficulties often arise on the question whether a blockade is or is not effective; there are opposing interests at stake. The blockading belligerent wishes to limit his efforts, and neutrals desire their trade to be as little hampered as possible. Diplomatic protests have sometimes been made on this subject. The issue may be a delicate one; because there is no absolute rule to fix the number and position of the blockading ships. All depends on matters of fact and geographical conditions. According to the case one ship will suffice to blockade a port as effectively as possible, then again a fleet may not be sufficient really to prevent access to one or more ports declared blockaded. It is, therefore, essentially a *question of fact*, to be decided in each case, and not according to a formula settled upon in advance. Who shall decide it? The judicial authority. This will be, in the first place, the national tribunal appointed to pronounce on the validity of the prize and to which the vessel captured for breach of blockade may appeal to declare the capture void, because the blockade, not having been

blocus, n'ayant pas été effectif, n'était pas obligatoire. Ce recours a toujours existé; il pouvait ne pas donner une satisfaction suffisante aux Puissances intéressées, parce qu'elles pouvaient estimer que le Tribunal national était assez naturellement porté à considérer comme effectif le blocus déclaré tel par son Gouvernement. Mais, quand la Convention sur la Cour Internationale des Prises entrera en vigueur, il y aura une juridiction absolument impartiale à laquelle les neutres pourront s'adresser et qui décidera si, dans tel cas, le blocus était effectif ou non. La possibilité de ce recours, outre qu'elle permettra de réparer certaines injustices, aura vraisemblablement un effet préventif, en ce qu'un Gouvernement se préoccupera d'établir ses blocus de telle façon que l'effet ne puisse pas en être annulé par des décisions que lui causeraient un grand préjudice. L'article 3 a donc toute sa portée, si on l'entend en ce sens que la question prévue doit être tranchée judiciairement. C'est pour écarter toute équivoque que l'explication précédente est insérée dans le Rapport à la demande de la Commission.

ARTICLE 4.

Le blocus n'est pas considéré comme levé si, par suite du mauvais temps, les forces bloquantes se sont momentanément éloignées.

Il ne suffit pas que le blocus soit établi; il faut qu'il soit maintenu. S'il vient à être levé, il pourra être repris, mais alors il exigera les mêmes formalités que s'il était établi pour la première fois. Traditionnellement, on ne considère pas le blocus comme levé, lorsque c'est par suite du mauvais temps que les forces bloquantes se sont momentanément éloignées. C'est ce que dit l'article 4. Il doit être tenu pour limitatif en ce sens que le mauvais temps est le seul cas de force majeure qui puisse être allégué. Si les forces bloquantes s'éloignaient pour toute autre cause, le blocus serait considéré comme levé, et, au cas où il viendrait à être repris, les articles 12 *in fine*, et 13 seraient applicables.

effective, was not binding. This resort has always existed; it may not always have given sufficient satisfaction to the Powers concerned, because they may have considered that the national tribunal would be somewhat naturally led to regard as effective the blockade declared to be so by its Government. But, when the International Prize Court Convention comes into force, there will be an absolutely impartial tribunal, to which neutrals will be able to apply, and which will decide whether, in such case, the blockade was or was not effective. The possibility of this resort, besides furnishing a remedy for certain injustices, will probably have a preventive effect, in that a Government will take care to establish its blockades in such a way that their effect cannot be annulled by decisions which would produce a heavy loss. Article 3 has its full import then, if it is understood in the sense that the question with which it deals must be settled judicially. The foregoing explanation is inserted in the Report at the request of the Committee, in order to avoid all ambiguity.

ARTICLE 4.

A blockade is not regarded as raised if the blockading forces are temporarily driven off by bad weather.

It is not sufficient that the blockade be established: it is necessary that it be maintained. If it is raised it may be re-established, but then it will require the same formalities as though it were established for the first time. By tradition, a blockade is not regarded as raised when the blockading forces are temporarily driven off because of bad weather. This is what Article 4 states. It must be considered as restrictive in the sense that bad weather is the only form of *force majeure* which can be alleged. If the blockading forces are withdrawn for any other reason, the blockade would be regarded as raised, and, in case it should be re-established, Articles 12 (last rule) and 13 would apply.

ARTICLE 5.

Le blocus doit être impartialement appliqué aux divers pavillons.

Le blocus, opération de guerre légitime, doit être respecté par les neutres en tant qu'il reste vraiment une opération de guerre ayant pour but d'interrompre toutes les relations commerciales du port bloqué. Ce ne peut être un moyen pour un belligérant de favoriser certains pavillons en les laissant passer. C'est ce qu'indique l'article 5.

ARTICLE 6.

Le commandant de la force bloquante peut accorder à des navires de guerre la permission d'entrer dans le port bloqué et d'en sortir ultérieurement.

L'interdiction qui s'applique à tous les navires de commerce, s'applique-t-elle aussi aux navires de guerre? Il n'y a pas de réponse absolue à faire. Le commandant des forces de blocus peut estimer qu'il a avantage à intercepter toute communication de la place bloquée, et refuser l'accès aux navires de guerre neutres; rien ne lui est imposé. S'il accorde l'entrée, c'est affaire de courtoisie. Si on a consacré une règle pour dire simplement cela, c'est pour qu'on ne puisse pas prétendre que le blocus a cessé d'être effectif par suite de la permission accordée à tels et tels navires de guerre neutres.

Le commandant du blocus doit agir impartialement, comme il est dit dans l'article 5. Toutefois, par cela seul qu'il a laissé entrer un navire de guerre, il ne peut être obligé de laisser passer tous les navires de guerre neutres qui se présenteront. C'est une question d'appréciation. La présence d'un navire de guerre neutre dans un port bloqué peut ne pas avoir les mêmes conséquences à toutes les phases du blocus, et le commandant doit être laissé maître de juger s'il peut être courtois sans rien sacrifier de ses intérêts militaires.

ARTICLE 5.

A blockade must be applied impartially to the ships of all nations.

Blockade, as an operation of lawful warfare, must be respected by neutrals in so far as it really remains an operation of war which has for its aim to interrupt all commercial relations with the blockaded port. It may not be the means for a belligerent to favour the vessels of certain nations by allowing them to pass. This is the point of Article 5.

ARTICLE 6.

The commander of a blockading force may grant to a warship permission to enter, and subsequently to leave, a blockaded port.

Does the prohibition which applies to all merchant vessels apply also to warships? It is not possible to give definite reply. The commander of the blockading forces may think it advantageous to cut off all communication with the blockaded place, and refuse access to neutral warships; nothing restrains him. If he permits entrance, it is as a matter of courtesy. If a rule has been established merely to state this, it is in order that it may not be put forward that a blockade has ceased to be effective on account of leave granted to such and such neutral warships.

The commander of the blockade must act impartially, as is stated in Article 5. Although from the mere fact that he has permitted one warship to enter he is not obliged to permit all neutral warships which may appear to enter. It is a question of judgment. The presence of a neutral warship in a blockaded port may not have the same consequences at all stages of the blockade, and the commander must be left free to judge whether he can be courteous without sacrificing any of his military interests.

ARTICLE 7.

Un navire neutre, en cas de détresse constatée par une autorité des forces bloquantes, peut pénétrer dans la localité bloquée et en sortir ultérieurement à la condition de n'y avoir laissé ni pris aucun chargement.

La détresse peut expliquer l'entrée d'un navire neutre dans la localité bloquée. C'est, par exemple, un navire qui manque de vivres ou d'eau, qui a besoin d'une réparation immédiate. Sa détresse une fois constatée par une autorité de la force bloquante, il *peut* franchir la ligne de blocus; ce n'est pas une faveur qu'il ait à solliciter de l'humanité ou de la courtoisie de l'autorité bloquante. Celle-ci peut contester l'état de détresse, mais, l'état une fois vérifié, la conséquence suit d'elle-même. Le navire qui aura ainsi pénétré dans le port bloqué ne sera pas obligé d'y rester tout le temps que durera le blocus; il pourra en sortir quand il sera en état de le faire, quand il se sera procuré les vivres ou l'eau qui lui sont nécessaires, quand il aura été réparé. Mais la permission qui lui a été accordée n'a pu servir de prétexte à des opérations commerciales; c'est pour cela qu'on exige qu'il n'ait laissé ou pris aucun chargement.

Il va sans dire que l'escadre de blocus, qui voudrait absolument empêcher de passer, pourrait le faire, si elle mettait à la disposition du navire en détresse les secours dont il a besoin.

ARTICLE 8.

Le blocus, pour être obligatoire, doit être déclaré conformément à l'article 9 et notifié conformément aux articles 11 et 16.

Indépendamment de la condition d'effectivité formulée par la Déclaration de Paris, un blocus, pour être obligatoire, doit être *déclaré et notifié*. L'article 8 se borne à poser le principe qui est appliqué par les articles suivants.

Il suffit, pour éviter toute équivoque, d'indiquer nettement le sens des deux expressions qui vont être fréquem-

ARTICLE 7.

In circumstances of distress, acknowledged by an authority of the blockading forces, a neutral vessel may enter a place under blockade and subsequently leave it, provided that she has neither discharged nor shipped any cargo there.

Distress can explain the entrance of a neutral vessel into a blockaded place. It may be, for example, a vessel which is in want of food or water, or which needs immediate repairs. When her distress is once acknowledged by an authority of the blockading force, she *may* pass the line of blockade; it is not a favour which she has to ask of the humanity or courtesy of the blockading authority. He may deny the state of distress, but when once the state is proved, the consequence follows of itself. The vessel which has thus entered the blockaded port will not be obliged to remain there for the whole time the blockade continues; she may leave there when she is fit to do so, when she has obtained the food or water which are necessary, or when she has been repaired. But the permission which has been granted to her may not serve as an excuse for commercial transactions; it is for that reason that it is required that she neither discharge nor take any cargo.

It goes without saying that a blockading squadron which would absolutely prohibit passing, might do so, if she afforded the vessel in distress the help which she needed.

ARTICLE 8.

A blockade, in order to be binding, must be declared in accordance with Article 9, and notified in accordance with Articles 11 and 16.

Independently of the condition in regard to effectiveness prescribed by the Declaration of Paris, a blockade, to be binding, must be *declared* and *notified*. Article 8 confines itself to laying down the principle which is applied by the following Articles.

It suffices to avoid all uncertainty to define clearly the meaning of the two expressions which will frequently be

ment employées. La *déclaration de blocus* est l'acte de l'autorité compétente (Gouvernement ou chef d'escadre), constatant qu'un blocus est établi ou va l'être dans des conditions qui doivent être précisées (article 9). La *notification* est le fait de porter à la connaissance des Puissances neutres ou de certaines autorités la déclaration de blocus (article 11).

Le plus souvent, ces deux choses—la déclaration et la notification—auront lieu préalablement à l'application des règles du blocus, c'est-à-dire, à l'interdiction réelle du passage. Toutefois, comme on le verra plus loin, il est parfois possible que le passage soit interdit à raison du fait même du blocus qui est porté à la connaissance d'un navire approchant d'un port bloqué, au moyen d'une *notification* qui est *spéciale*, tandis que la notification qui vient d'être définie, et dont il est parlé à l'article 11, a un caractère général.

ARTICLE 9.

La déclaration de blocus est faite, soit par la Puissance bloquante, soit par les autorités navales agissant en son nom.

Elle précise :

- 1° *La date du commencement du blocus ;*
- 2° *Les limites géographiques du littoral bloqué ;*
- 3° *Le délai de sortie à accorder aux navires neutres.*

La déclaration de blocus émane le plus souvent du Gouvernement belligérant lui-même. Le Gouvernement peut avoir laissé au commandant de ses forces navales la faculté de déclarer lui-même un blocus selon les circonstances. Cette latitude aura peut-être lieu de s'appliquer moins souvent qu'autrefois à raison de la facilité et de la rapidité des communications. Cela importe peu : il y a là une question d'ordre intérieur.

La déclaration de blocus doit préciser certains points que les neutres ont intérêt à connaître pour se rendre compte de l'étendue de leurs obligations. Il faut que l'on sache exactement quand commence l'interdiction de

used. The *declaration of blockade* is the act of the competent authority (a Government or commander of a squadron) stating that a blockade is, or is about to be, established under conditions to be specified (Article 9). The *notification* is the fact of bringing to the knowledge of the neutral Powers or of certain authorities the declaration of blockade (Article 11).

Most frequently these two things—the declaration and the notification—will take place previously to the enforcement of the rules of blockade, that is to say, to the real prohibition of passage. Yet, as will be evident later, it is sometimes possible that passage may be forbidden by the very fact of the blockade which, by means of a *notification* which is *special*, is brought to the knowledge of a vessel approaching a blockaded port whereas the notification which has just been defined, and which is spoken of in Article 11, has a general character.

ARTICLE 9.

A declaration of blockade is made either by the blockading Power or by the naval authorities acting in its name.

It specifies—

- (1.) *The date when the blockade begins;*
- (2.) *The geographical limits of the coast blockaded;*
- (3.) *The delay to be allowed to neutral vessels for departure.*

The declaration of blockade in most cases emanates from the belligerent Government itself. That Government may have left to the commander of its naval forces the power to himself declare a blockade according to the circumstances. There will, perhaps, be reason to exercise this discretion less often than formerly, because of the ease and rapidity of communication. This makes little difference: it is a matter of internal administration.

The declaration of blockade must specify certain points which it is in the interest of the neutrals to know, in order to be aware of the extent of their obligations. It is necessary that it be known exactly when the prohibition to

communiquer avec la localité bloquée. Il importe, pour l'obligation du bloquant comme pour l'obligation des neutres, qu'il n'y ait pas d'incertitude sur les points réellement bloqués. Enfin, depuis longtemps, s'est établi l'usage de laisser sortir les navires neutres qui sont dans le port bloqué. On confirme ici cet usage en ce sens que le bloquant *doit accorder* un délai de sortie; on ne fixe pas la durée de ce délai, parce que cette durée est évidemment subordonnée aux circonstances très variables. Il a été seulement entendu qu'il y aurait un délai *raisonnable*.

ARTICLE 10.

Si la Puissance bloquante ou les autorités navales agissant en son nom ne se conforment pas aux mentions que'en exécution de l'article 9—1^o et 2^o, elles ont dû inscrire dans la déclaration de blocus, cette déclaration est nulle, et une nouvelle déclaration est nécessaire pour que le blocus produise ses effets.

Cet article a pour but d'assurer l'observation de l'article 9. La déclaration de blocus contient des mentions qui ne correspondent pas à la réalité des faits; elle indique que le blocus a commencé ou commencera tel jour, et, en fait, il n'a commencé que plusieurs jours après. Les limites géographiques sont inexactement tracées; elles sont plus étendues que celles dans lesquelles opèrent les forces de blocus. Quelle sera la sanction? La nullité de la déclaration de blocus, ce qui fait que cette déclaration ne produira aucun effet. Si, donc, en pareil cas, un navire neutre est saisi pour violation de blocus, il pourra opposer la nullité de la saisie en se fondant sur la nullité de la déclaration de blocus; si son moyen est repoussé par le Tribunal national, il pourra se pourvoir devant la Cour Internationale.

Il faut remarquer la portée de la disposition pour qu'il n'y ait pas de surprise. La déclaration porte que le blocus commence le 1^{er} février; en fait, il n'a commencé que le 8. Il va sans dire que la déclaration n'a produit aucun effet du 1^{er} au 8, puisqu'à ce moment-là, il n'y

communicate with the blockaded place begins. It is important, on account of the obligations of the blockader and on account of the obligations of neutrals, that there should be no uncertainty as to the places really blockaded. Finally, for a long time it has been established usage to allow neutral vessels which are in the blockaded port to depart. This custom is here confirmed, in the sense that the blockader *must allow* a period for departure; the length of this period is not fixed, because its duration clearly depends on circumstances varying greatly. It is simply understood that the period should be *reasonable*.

ARTICLE 10.

If the blockading Power, or the naval authorities acting in its name, do not establish the blockade in conformity with the provisions, which, in accordance with Article 9 (1) and (2), must be inserted in the declaration of blockade, the declaration is void, and a new declaration is necessary in order to make the blockade operative.

The aim of this article is to insure the observance of Article 9. If the declaration of blockade contains statements which do not correspond with the actual facts; if it states that the blockade began, or will begin, on such a day, and, in fact, it only began several days later. If the geographical limits are inaccurately laid down; if they are more extended than those within which the blockading forces are operating. What shall be the sanction? The nullity of the declaration of blockade, which means that the blockade would have no effect. If then, in such a case, a neutral vessel is captured for violation of blockade, she can plead the nullity of the capture, basing the plea on the nullity of the declaration of blockade; if her plea is rejected by the national tribunal, she can appeal to the International Court.

It is necessary to notice the significance of this provision that there may be no mistake. The declaration states that the blockade begins the 1st of February; in fact it does not begin until the 8th. It goes without saying that the declaration had no effect from the 1st to the

avait pas de blocus du tout; la déclaration constate un fait, mais n'en tient pas lieu. La règle va plus loin: la déclaration ne produira pas même effet à partir du 8; elle est nulle définitivement, et il faut en faire une autre.

Il n'est pas parlé ici du cas où l'article 9 aurait été méconnu, en ce qu'aucun délai de sortie n'aurait été accordé aux navires neutres se trouvant dans le port bloqué. La sanction ne saurait être la même. Il n'y a pas de raison d'annuler la déclaration en ce qui touche les bâtiments neutres voulant pénétrer dans le port bloqué. Il faut une sanction spéciale, qui est indiquée dans l'article 16, alinéa 2.

ARTICLE 11.

La déclaration de blocus est notifiée:

1° *Aux Puissances neutres, par la Puissance bloquante, au moyen d'une communication adressée aux Gouvernements eux-mêmes ou à leurs représentants accrédités auprès d'elle;*

2° *Aux autorités locales, par le commandant de la force bloquante. Ces autorités, de leur côté, en informeront, aussitôt que possible, les consuls étrangers qui exercent leurs fonctions dans le port ou sur le littoral bloqués.*

La déclaration de blocus ne vaut que si elle est notifiée. On ne peut exiger l'observation d'une règle que de ceux qui ont été en mesure de la connaître.

Il y a deux notifications à faire:

1. La première est adressée aux Puissances neutres par la Puissance belligérante, qui la communique aux Gouvernements eux-mêmes ou à leurs représentants accrédités auprès d'elle. La communication aux Gouvernements se fera le plus souvent au moyen des agents diplomatiques: il pourrait arriver qu'un belligérant ne fût pas en rapports diplomatiques avec un pays neutre; il s'adressera directement au Gouvernement de ce pays, ordinairement par la voie télégraphique. C'est aux Gouvernements

8th, because at that time there was no blockade at all; the declaration states a fact, but does not take the place of one. The rule goes further: the declaration shall not even have effect from the 8th onward; it is absolutely void, and another must be made.

No mention is here made of the case where Article 9 has been disregarded in that no period for departure has been accorded to neutral vessels which are in the blockaded port. The sanction would not be the same. There is no reason to annul the declaration in that which relates to neutral vessels wishing to enter the blockaded port. That requires a special sanction which is pointed out in Article 16, paragraph 2.

ARTICLE 11.

A declaration of blockade is notified—

(1) *To the neutral Powers, by the blockading Power by means of a communication addressed to the Governments themselves, or to their representatives accredited to it;*

(2) *To the local authorities, by the officer commanding the blockading force. These authorities will, on their part, inform, as soon as possible, the foreign consuls who exercise their functions in the port or on the coast blockaded.*

A declaration of blockade is not valid unless notified. The observance of a rule can be required only of those who have been in position to know of it.

Two notifications are to be made:

1. The first is addressed to neutral Powers by the belligerent Power, which communicates it to the Governments themselves or to their representatives accredited to it. The communication to the Governments will in most cases be made through the diplomatic agents; it might happen that a belligerent has no diplomatic relations with a neutral country; he will address himself, ordinarily by telegraph, directly to the Government of that country. It is for the neutral Governments advised of the declaration of

neutres avisés de la déclaration de blocus à prendre les mesures nécessaires pour en faire parvenir la nouvelle sur les divers points de leur territoire, spécialement dans leurs ports.

2. La seconde notification est faite par le commandant de la force bloquante aux autorités locales. Celles-ci doivent informer, aussitôt que possible, les Consuls étrangers qui résident dans la place ou sur le littoral bloqués. Ces autorités engageraient leur responsabilité en ne s'acquittant pas de cette obligation. Les neutres pourraient éprouver un préjudice du fait de n'avoir pas été prévenus du blocus en temps utile.

ARTICLE 12.

Les règles relatives à la déclaration et à la notification de blocus sont applicables dans le cas où le blocus serait étendu ou viendrait à être repris après avoir été levé.

Un blocus est étendu au-delà de ses limites primitives; c'est, pour la partie nouvelle, un blocus nouveau et, par suite, les règles de la déclaration et de la notification doivent s'y appliquer. Il en est de même dans le cas où, après avoir été levé, un blocus est repris; il n'y a pas à tenir compte du fait qu'un blocus a déjà existé pour la même localité.

ARTICLE 13.

La levée volontaire du blocus, ainsi que toute restriction qui y serait apportée, doit être notifiée dans la forme prescrite par l'article 11.

S'il est indispensable de connaître l'établissement d'un blocus, il serait utile que le public fût renseigné sur la levée du blocus, puisqu'elle fait cesser l'entrave apportée aux relations des neutres avec le port bloqué. Aussi a-t-on jugé à propos de demander à la Puissance qui lève un blocus de le faire savoir dans la forme où elle a notifié l'établissement du blocus (article 11). Seulement,

blockade to take the necessary measures to send the news to the different parts of their territory, especially to their ports.

2. The second notification is made by the commander of the blockading force to the local authorities. These must inform, as soon as possible, the foreign Consuls residing at the place or on the coast blockaded. These authorities assume the liability if they do not discharge this obligation. Neutrals might suffer loss from the fact of not having been informed of the blockade in sufficient time.

ARTICLE 12.

The rules relative to the declaration and to the notification of blockade are applicable in the case in which the blockade may have been extended, or may have been re-established after having been raised.

If a blockade is extended beyond its original limits: as regards the new part, it is a new blockade and, in consequence, the rules as to the declaration and as to the notification must be applied to it. It is the same in the case where a blockade is re-established after having been raised; no account is taken of the fact that a blockade has already existed in the same locality.

ARTICLE 13.

The voluntary raising of a blockade, as also any limitation which may be introduced, must be notified in the manner prescribed by Article 11.

If it is indispensable to know of the establishment of a blockade, it would be useful that the public should be informed of the raising of a blockade, since it puts an end to the restraint imposed on the relations of neutrals with the blockaded port. It has therefore been judged proper to ask the Power which raises a blockade to make known the fact in the form in which it has notified the establish-

il y a lieu de remarquer que la sanction ne saurait être la même dans les deux cas. Pour la notification de la déclaration de blocus, il y a une sanction directe, adéquate: le blocus non notifié n'est pas obligatoire. Pour la levée, il ne saurait y avoir rien d'analogue. Le public profitera, en fait, de cette levée, quand même on ne la lui aurait pas fait connaître officiellement. La Puissance bloquante qui n'aurait pas notifié la levée s'exposerait à des réclamations diplomatiques motivées par l'inaccomplissement d'un devoir international. Cet inaccomplissement aura des conséquences plus ou moins graves suivant les circonstances. Parfois, la levée du blocus aura été, en fait, immédiatement connue, et la notification officielle n'ajouterait rien à cette publicité effective.

Il va sans dire qu'il ne s'agit que de la levée *volontaire* du blocus; si le bloquant a été chassé par l'arrivée de forces ennemies, il ne peut être tenu de faire connaître sa défaite, que son adversaire se chargera d'annoncer sans retard. Au lieu de lever un blocus, un belligérant peut se contenter de le restreindre; il ne bloque plus qu'un port au lieu de deux. Pour le port qui cesse d'être compris dans le blocus, c'est comme s'il y avait levée volontaire; en conséquence, la même règle s'applique.

ARTICLE 14.

La saisissabilité d'un navire neutre pour violation de blocus est subordonnée à la connaissance réelle ou présumée du blocus.

Pour qu'un navire soit saisissable pour violation de blocus, la première condition est qu'il ait eu connaissance du blocus, parce qu'il n'est pas juste de punir quelqu'un pour inobservation d'une règle qu'il aurait ignorée. Toutefois, il est des circonstances où, même en l'absence d'une connaissance réelle prouvée, on peut présumer cette connaissance, sauf à réserver à l'intéressé la faculté de démentir la présomption (article 15).

ment of the blockade (Article 11). Only it must be observed that the sanction would not be the same in the two cases. For the notification of the declaration of blockade there is a direct and adequate sanction: an unnotified blockade is not binding. For the raising there would not be anything analogous. The public will, in fact, gain by the raising, even when it has not been made known officially. The blockading Power which has not notified the raising would expose itself to diplomatic remonstrances actuated by the nonfulfilment of an international duty. This nonfulfilment will have more or less serious consequences, according to circumstances. Sometimes the raising of the blockade will, in fact, have become known immediately, and the official notification would add nothing to this real publicity.

It goes without saying that this relates only to the *voluntary* raising of a blockade; if the blockading force has been driven off by the arrival of enemy forces, it cannot be held bound to make known its defeat, which its adversary will undertake to announce without delay. Instead of raising a blockade, a belligerent may confine himself to restricting it; he blockades one port only instead of two. For the port which ceases to be included in the blockade, it is as if there had been a voluntary raising; consequently the same rule applies.

ARTICLE 14.

The liability of a neutral vessel to capture for breach of blockade is contingent on her knowledge, actual or presumptive, of the blockade.

In order that a vessel may be liable to capture for violation of blockade, the first condition is that she has had knowledge of the blockade, because it is not just to punish anyone for not observing a rule of which he was ignorant. Yet, there are circumstances in which, even in the absence of knowledge actually proved, knowledge may be presumed, subject to the reserve to the one interested of the right to rebutt the presumption. (Article 15.)

ARTICLE 15.

La connaissance du blocus est, sauf preuve contraire, présumée, lorsque le navire a quitté un port neutre postérieurement à la notification, en temps utile, du blocus à la Puissance dont relève ce port.

Un navire a quitté un port neutre postérieurement à la notification du blocus faite à la Puissance dont relève le port. Cette notification avait-elle été faite en temps utile, c'est-à-dire de manière à parvenir dans le port même où elle a dû être divulguée par les autorités du port? C'est une question de fait à examiner. Si elle est résolue affirmativement, il est naturel de supposer que le navire avait eu, lors de son départ, connaissance du blocus. Cette présomption n'est pourtant pas absolue et la preuve contraire est réservée. Ce sera au navire inculpé à la fournir, en justifiant de l'existence de circonstances qui expliquent son ignorance.

ARTICLE 16.

Si le navire qui approche du port bloqué n'a pas connu ou ne peut être présumé avoir connu l'existence du blocus, la notification doit être faite au navire même par un officier de l'un des bâtiments de la force bloquante. Cette notification doit être portée sur le livre de bord avec indication de la date et de l'heure, ainsi que de la position géographique du navire à ce moment.

Le navire neutre qui sort du port bloqué, alors que, par la négligence du commandant de la force bloquante, aucune déclaration de blocus n'a été notifiée aux autorités locales ou qu'un délai n'a pas été indiqué dans la déclaration notifiée, doit être laissé libre de passer.

On suppose un navire approchant du port bloqué sans qu'on puisse dire qu'il connaît ou qu'il est présumé connaître l'existence du blocus; il n'a été touché par aucune notification dans le sens de l'article 11. Dans ce cas, une notification spéciale est nécessaire pour faire connaître régulièrement le fait du blocus au navire. Cette notification est faite au navire même par un officier de l'un

ARTICLE 15.

Failing proof to the contrary, knowledge of the blockade is presumed if the vessel left a neutral port subsequently to the notification of the blockade made in sufficient time to the Power to which such port belongs.

A vessel has left a neutral port subsequently to the notification of the blockade made to the Powers to which the port belongs. Was this notification made in sufficient time, that is to say, in a manner to reach the port in question, where it had to be published by the port authorities? That is a question of fact to be examined. If it is settled affirmatively, it is natural to suppose that the vessel had knowledge of the blockade at the time of her departure. This presumption is not, however, absolute, and the right of proof to the contrary is reserved. It is for the accused vessel to furnish it, proving it by the existence of circumstances which explain her ignorance.

ARTICLE 16.

If a vessel which approaches a blockaded port does not know or cannot be presumed to know of the blockade, the notification must be made to the vessel itself by an officer of one of the ships of the blockading force. This notification must be entered in the vessel's logbook, with entry of the day and hour, as also of the geographical position of the vessel at the time.

A neutral vessel which leaves a blockaded port must be allowed to pass free if, through the negligence of the officer commanding the blockading force, no declaration of blockade has been notified to the local authorities, or, if, in the declaration, as notified, no delay has been indicated.

A vessel is supposed to be approaching a blockaded port without its being possible to say whether she knows or is presumed to know of the existence of the blockade; she has received no notification in the sense of Article 11. In that case, a special notification is necessary in order to duly make known to the vessel the fact of the blockade. This notification is made to the vessel herself by an officer

des bâtiments de la force bloquante et portée sur le livre de bord; elle peut être faite aux navires d'une flotte convoyée par un vaisseau de guerre neutre, grâce à l'intermédiaire du commandant du convoi qui en donne reçu et qui prend les mesures nécessaires pour l'inscription de la notification sur le livre de bord de chaque navire. Elle mentionne les circonstances de temps et de lieu dans lesquelles elle est faite, ainsi que les lieux bloqués. Le navire est empêché de passer, ce qui fait que le blocus est *obligatoire* pour lui, bien que n'ayant pas été *préalablement* notifié; c'est pour cela que cet adverbe a été omis dans l'article 8. Il n'est pas admissible qu'un navire de commerce ait la prétention de ne pas tenir compte d'un blocus réel et de forcer le blocus, par cette seule raison qu'il n'en avait pas personnellement connaissance. Seulement, s'il peut être empêché de passer, il ne peut être saisi que lorsqu'il essaie de forcer le blocus après avoir reçu la notification. Comme on le voit, cette notification spéciale joue un rôle très restreint et ne doit pas être confondue avec la notification spéciale exigée d'une manière absolue dans la pratique de certaines marines.

Ce qui vient d'être dit se réfère au navire venant du large. Il faut aussi s'occuper du navire sortant du port bloqué. Si une notification régulière du blocus a été faite aux autorités locales (article 11—2°), la situation est simple: le navire connaît, ou est présumé connaître, le blocus, et s'expose donc à la saisie dans le cas où il n'a pas observé le délai donné par le bloquant. Mais il peut arriver qu'aucune déclaration de blocus n'ait été notifiée aux autorités locales ou que cette déclaration ait été muette au sujet du délai de sortie, malgré la prescription de l'article 9—3°. La sanction de la faute du bloquant est que le navire doit être laissé libre de passer. C'est une sanction énergique qui correspond exactement à la nature de la faute commise, et sera le meilleur moyen d'empêcher de la commettre.

of one of the ships of the blockading force, and is entered on the vessel's logbook; it may be made to the vessels of a fleet convoyed by a neutral ship of war through the medium of the commander of the convoy, who gives acknowledgment of it and takes the measures necessary for the entry of the notification on the logbook of each vessel. It mentions the time and place where it is made, as also the places blockaded. The vessel is prohibited from passing, the blockade is thus made *binding* for her, though not *previously* notified; it is for this reason that this adverb has been omitted in Article 8. It is not admissible that a merchant vessel should claim to disregard a real blockade, and to break the blockade for the sole reason that she was not personally aware of it. Even though she may be prevented from passing, she may only be captured when she tries to break blockade after receiving the notification. As is evident this special notification plays a very small part, and should not be confused with the special notification absolutely required by the practice of certain navies.

What has just been said refers to the vessel coming in from sea. The vessel leaving the blockaded port must also be considered. If a regular notification of the blockade has been made to the local authorities (Article 11 (2)), the position is simple: the vessel knows, or is presumed to know of the blockade, and is therefore liable to capture in case she has not observed the period for departure allowed by the blockading Power. But it may happen that no declaration of blockade has been notified to the local authorities, or that that declaration has not mentioned the period allowed for departure, in spite of the provision of Article 9 (3). The sanction of the blockading Power's fault is that the vessel must be allowed to pass free. It is a strong sanction, which corresponds exactly with the nature of the offence committed, and will be the best means of preventing its commission.

Il va sans dire que cette disposition ne concerne que les navires auxquels le délai de sortie avait dû profiter—c'est-à-dire, les navires neutres qui étaient dans le port au moment de l'établissement du blocus; elle est absolument étrangère aux navires qui seraient dans le port après avoir forcé le blocus.

Le commandant de l'escadre de blocus est toujours à même de réparer son omission ou son erreur, de faire une notification du blocus aux autorités locales ou de compléter celle qu'il aurait déjà faite.

Comme on le voit par ces explications, on suppose le cas le plus ordinaire, celui où l'absence de notification implique une négligence du commandant des forces de blocus. La situation se trouve évidemment tout à fait changée, si le commandant a fait tout ce qui dépendait de lui pour faire la notification et s'il en a été empêché par le mauvais vouloir des autorités locales qui ont intercepté toute communication avec le dehors. Dans ce cas, il ne peut être forcé de laisser passer les navires qui veulent sortir et qui, en l'absence de la notification exigée, et de la connaissance présumée du blocus, sont dans une situation analogue à celle qui est prévue par l'article 16, alinéa 1^{er}.

ARTICLE 17.

La saisie des navires neutres pour violation de blocus ne peut être effectuée que dans le rayon d'action des bâtiments de guerre chargés d'assurer l'effectivité du blocus.

L'autre condition de la saisissabilité du navire est que celui-ci se trouve dans le rayon d'action des bâtiments de guerre chargés d'assurer l'effectivité du blocus: il ne suffit pas qu'il soit en route pour le port bloqué.

Quant à ce qui constitue le *rayon d'action*, il a été fourni une explication qui a été universellement acceptée, et qui est reproduite ici comme le meilleur commentaire de la règle de l'article 17:

“Lorsqu'un Gouvernement décide d'entreprendre une opération de blocus contre une partie quelconque

It goes without saying that this provision concerns only vessels to which the period for departure would have been of use—that is to say, neutral vessels which were in the port at the time when the blockade was established; it has absolutely nothing to do with vessels which are in the port after having broken blockade.

The commander of the blockading squadron is always able to repair his omission or mistake, to make a notification of the blockade to the local authorities, or to complete that which he has already made.

As is seen from these explanations, the most ordinary case is assumed—that in which the absence of notification implies negligence on the part of the commander of the blockading forces. The situation is clearly altogether changed if the commander has done all that depends on him to make the notification, and if he has been prevented from doing so by the ill will of the local authorities, who have intercepted all communications from outside. In that case he cannot be forced to let pass vessels which wish to depart, and which, in the absence of the prescribed notification and of presumptive knowledge of the blockade, are in a position similar to that contemplated in Article 16, paragraph 1.

ARTICLE 17.

The seizure of neutral vessels for violation of blockade may be made only within the radius of action of the ships of war assigned to maintain an effective blockade.

The other condition of the liability of a vessel to capture is that she be found within the radius of action of the warships assigned to maintain the blockade effective; it is not enough that she should be on her way to the blockaded port.

As for what constitutes the *radius of action*, an explanation has been given which has been universally accepted, and which is reproduced here as furnishing the best commentary on the rule of Article 17:—

“When a Government decides to undertake blockading operations against some part of the

de côte ennemie, il désigne un certain nombre de navires de guerre qui devront participer au blocus, et il en confie le commandement à un officier qui aura pour mission d'assurer par leur moyen l'effectivité du blocus. Le commandant de la force navale ainsi constituée répartit les navires mis à sa disposition suivant la configuration de la côte et la situation géographique des points bloqués, et donne à chacun d'eux des instructions sur le rôle qu'il aura à remplir, et en particulier sur la zone confiée à sa surveillance. C'est l'ensemble de ces zones de surveillance, organisées de telle manière que le blocus soit effectif, qui forme le rayon d'action de la force navale bloquante.

“Le rayon d'action ainsi compris est étroitement lié à l'effectivité du blocus et aussi au nombre des bâtiments qui y sont affectés.

“Il peut se présenter des cas où un seul navire suffira pour maintenir un blocus effectif—par exemple, à l'entrée d'un port ou à l'embouchure d'un fleuve dont l'estuaire est peu étendu—à la condition que les circonstances permettent au bloqueur de se tenir suffisamment rapproché de l'entrée. Dans ce cas, le rayon d'action est lui-même rapproché de la côte. Mais, si les circonstances le forcent, au contraire, à se tenir éloigné, il pourra se faire que le navire soit insuffisant pour assurer l'effectivité, et il deviendra alors nécessaire de lui adjoindre d'autres navires pour la maintenir. De ce fait le rayon d'action devient plus étendu et plus éloigné de la côte. Il pourra donc varier suivant les circonstances et suivant le nombre des navires bloqueurs, mais sera toujours limité par la condition que l'effectivité soit assurée.

“Il ne semble pas possible d'assigner au rayon d'action des limites en chiffres fixes et invariables, pas plus qu'il n'est possible de fixer à l'avance et invariablement le nombre des bâtiments nécessaires pour assurer l'effectivité de tout blocus. Ces éléments doivent être déterminés, suivant les circon-

enemy coast it assigns a certain number of warships to take part in the blockade, and intrusts the command of these to an officer whose duty is to insure by this means the effectiveness of the blockade. The commander of the naval force thus formed distributes the ships placed at his disposal according to the configuration of the coast and the geographical position of the blockaded places, and gives each ship instructions as to the part which she has to play, and especially as to the zone intrusted to her surveillance. It is all of the zones of surveillance together, organized in such manner that the blockade is effective, that form the radius of action of the blockading naval force.

“The radius of action so understood is closely connected with the effectiveness of the blockade, and also with the number of ships employed on it.

“Cases may occur in which a single ship will be enough to maintain a blockade effective,—for instance, at the entrance of a port, or at the mouth of a river with a small estuary—on condition as circumstances allow the blockading ship to stay near enough to the entrance. In that case the radius of action is itself near the coast. But, on the contrary, if circumstances force her to remain far off, it may be that one ship would not be enough to secure effectiveness, and to maintain this it will then be necessary to add other ships. From this cause the radius of action becomes wider, and more remote from the coast. It may therefore vary with circumstances, and with the number of blockading ships, but it will always be limited by the condition that effectiveness must be assured.

“It does not seem possible to assign limits to the radius of action in definite and unvarying figures, any more than it is possible to fix beforehand and invariably the number of ships necessary to assure the effectiveness of any blockade. These points must be determined according to circumstances in

stances, pour chaque cas particulier de blocus; peut-être pourrait-on le faire au moment de la déclaration.

“Il est évident qu’un blocus ne sera pas établi de la même façon pour une côte sans défense et pour une côte possédant tous les moyens modernes de défense. Il ne saurait être question dans ce dernier cas d’appliquer une règle telle que celle qui exigeait autrefois des vaisseaux arrêtés et suffisamment proches des points bloqués; la situation serait trop dangereuse pour les navires de la force bloquante qui, par ailleurs, possèdent aujourd’hui des moyens plus puissants, leur permettant de surveiller d’une façon effective une zone beaucoup plus étendue que jadis.

“Le rayon d’action d’une force navale bloquante pourra s’étendre assez loin, mais, comme il dépend du nombre des bâtiments concourant à l’effectivité du blocus, et comme il reste toujours limité par la condition d’effectivité, il n’atteindra jamais des mers éloignées sur lesquelles naviguent des navires de commerce, peut-être destinés aux ports bloqués, mais dont la destination est subordonnée aux modifications que les circonstances sont susceptibles d’apporter au blocus au cours du voyage. En résumé, l’idée de rayon d’action liée à celle d’effectivité telle que nous avons essayé de la définir, c’est-à-dire, comprenant la zone d’opérations des forces bloquantes, permet au belligérant d’exercer d’une manière efficace le droit de blocus qui lui est reconnu, et, d’un autre côté, elle évite aux neutres d’être exposés à grande distance aux inconvénients du blocus, tout en leur laissant courir les dangers auxquels ils s’exposent sciemment en s’approchant des points dont l’accès est interdit par le belligérant.”

ARTICLE 18.

Les forces bloquantes ne doivent pas barrer l'accès aux ports et aux côtes neutres.

Cette règle a été jugée nécessaire pour mieux sauvegarder les intérêts commerciaux des pays neutres; elle

each particular case of a blockade; perhaps it would be possible to do this at the time of the declaration.

“It is evident that a blockade will not be established in the same way on a defenceless coast and on a coast possessing all modern means of defence. There would be no question in the latter case of applying a rule such as that which formerly required that ships should be stationary and sufficiently close to the blockaded places; the position would be too dangerous for the ships of the blockading force which, besides, now possess more powerful means enabling them to watch effectively a much wider zone than formerly.

“The radius of action of a blockading naval force may extend somewhat far, but as it depends on the number of ships contributing to the effectiveness of the blockade, and is always limited by the condition of effectiveness, it will never reach remote seas upon which merchant vessels sail which are, perhaps, destined for the blockaded ports, but whose destination is contingent on the changes which circumstances may produce in the blockade during their voyage. To sum up, the idea of the radius of action joined to that of effectiveness, as we have tried to define it, that is to say, including the zone of operations of the blockading forces, allows the belligerent to exercise in an effective manner the right of blockade which is admitted to be his and, on the other hand, it saves neutrals from exposure to the inconvenience of blockade at a great distance, while it leaves them free to run the risks to which they knowingly expose themselves by approaching points to which access is forbidden by the belligerent.”

ARTICLE 18.

The blockading forces must not bar access to the ports or to the coasts of neutrals.

This rule has been thought necessary for the better safeguarding of the commercial interests of neutral

complète l'article 1^{er}, d'après lequel un blocus doit être limité aux ports et côtes de l'ennemi, ce qui implique que, puisque c'est une opération de guerre, il ne saurait être dirigé contre un port neutre, malgré l'intérêt que pourrait y avoir un belligérant à raison du rôle de ce port neutre pour le ravitaillement de son adversaire.

ARTICLE 19.

La violation du blocus est insuffisamment caractérisée pour autoriser la saisie du navire, lorsque celui-ci est actuellement dirigé vers un port non bloqué, quelle que soit la destination ultérieure du navire ou de son chargement.

C'est la destination réelle du navire qui doit être envisagée, quand il s'agit de violation de blocus, et non la destination ultérieure de la cargaison. Cette destination prouvée ou présumée ne peut donc suffire à autoriser la saisie, pour violation de blocus, d'un navire actuellement destiné à un port non bloqué. Mais le croiseur pourrait toujours établir que cette destination à un port non bloqué est apparente et qu'en réalité, la destination immédiate du navire est bien le port bloqué.

ARTICLE 20.

Le navire qui, en violation du blocus, est sorti du port bloqué ou a tenté d'y entrer, reste saisissable tant qu'il est poursuivi par un bâtiment de la force bloquante. Si la chasse en est abandonnée ou si le blocus est levé, la saisie n'en peut plus être pratiquée.

Un navire est sorti du port bloqué ou a tenté d'y entrer. Sera-t-il indéfiniment saisissable? L'affirmative absolue serait excessive. Ce navire doit rester saisissable tant qu'il est poursuivi par un bâtiment de la force bloquante; il ne suffirait pas qu'il fût rencontré par un croiseur de l'ennemi bloquant qui ne ferait pas partie de l'escadre de blocus. La question de savoir si la chasse est ou non abandonnée est une question de fait; il ne suffit pas que le navire se soit réfugié dans un port neutre. Le navire

countries; it completes Article 1, according to which a blockade must be limited to the ports and coasts of the enemy, which implies that, since it is an operation of war, it should not be directed against a neutral port, in spite of the interest that a belligerent may have in it because of the part played by that neutral port in supplying his adversary.

ARTICLE 19.

Whatever may be the ulterior destination of the vessel or of her cargo, the evidence of violation of blockade is not sufficiently conclusive to authorize the seizure of the vessel if she is at the time bound toward an unblockaded port.

It is the real destination of the vessel which must be considered when a violation of blockade is in question, and not the ulterior destination of the cargo. That destination proved or presumed would not then suffice to justify the capture, for violation of blockade, of a ship actually bound for an unblockaded port. But the cruiser might always prove that this destination to an unblockaded port is apparent, and that in reality the immediate destination of the vessel is really the blockaded port.

ARTICLE 20.

A vessel which in violation of blockade has left a blockaded port or has attempted to enter the port is liable to capture so long as she is pursued by a ship of the blockading force. If the pursuit is abandoned, or if the blockade is raised, her capture can no longer be effected.

A vessel has departed from the blockaded port or has tried to enter it. Shall she be indefinitely liable to capture? An absolutely affirmative reply would be too extreme. This vessel must remain liable to capture so long as she is pursued by a ship of the blockading force; it would not suffice that she be encountered by a cruiser of the blockading enemy which did not belong to the blockading squadron. The question whether or not the pursuit is abandoned is a question of fact; it does not

qui le poursuit peut attendre sa sortie, de telle sorte que la chasse est forcément suspendue, mais non abandonnée. La saisie n'est plus possible quand le blocus a été levé.

ARTICLE 21.

Le navire reconnu coupable de violation de blocus est confisqué. Le chargement est également confisqué, à moins qu'il soit prouvé qu'au moment où la marchandise a été embarquée le chargeur n'a ni connu ni pu connaître l'intention de violer le blocus.

Le navire est confisqué dans tous les cas. Le chargement est aussi confisqué en principe, mais on laisse à l'intéressé la possibilité d'exciper de sa bonne foi, c'est-à-dire, de prouver que, lors de l'embarquement de la marchandise, le chargeur ne connaissait pas et ne pouvait connaître l'intention de violer le blocus.

Chapitre II.—DE LA CONTREBANDE DE GUERRE.

Ce chapitre est l'un des plus importants, sinon le plus important, de la Déclaration. Il traite d'une matière qui a parfois provoqué de graves conflits entre les belligérants et les neutres. Aussi a-t-on souvent réclamé d'une manière pressante un règlement qui établirait d'une manière précise les droits et devoirs de chacun. Le commerce pacifique pourra être reconnaissant de la précision qui, pour la première fois, est apportée à ce sujet, qui l'intéresse au plus haut point.

La notion de contrabande de guerre comporte deux éléments: il s'agit d'objets d'une certaine espèce et d'une certaine destination. Des canons, par exemple, sont transportés sur un navire neutre. Sont-ils de la contrebande? Cela dépend: non, s'ils sont destinés à un Gouvernement neutre; oui, s'ils sont destinés à un Gouvernement ennemi. Le commerce de certains objets n'est nullement interdit d'une manière générale pendant la guerre; c'est le commerce de ces objets avec l'ennemi qui est illi-

suffice that the vessel should take refuge in a neutral port. The ship which is pursuing her can wait her departure, so that the pursuit is necessarily suspended, but not abandoned. Capture is no longer possible when the blockade has been raised.

ARTICLE 21.

A vessel found guilty of violation of blockade is liable to condemnation. The cargo is also liable to condemnation, unless it is proved that at the time the goods were shipped the shipper neither knew nor could have known of the intention to violate the blockade.

The vessel is condemned in all cases. The cargo is also condemned on principle, but there remains to the interested party the possibility of opposing a plea of good faith, that is to say, of proving that, when the goods were shipped, the shipper did not know and could not have known of the intention to break the blockade.

Chapter II.—CONTRABAND OF WAR.

This chapter is one of the most, if not the most important, of the Declaration. It deals with a matter which has sometimes provoked grave disputes between belligerents and neutrals. Therefore there have often been demanded in an urgent manner regulations which would establish exactly the rights and duties of each. Peaceful trade may be grateful for the precision which for the first time is given to this subject of the highest importance to its interests.

The notion of contraband of war admits of two elements: it concerns objects of a certain kind and with a certain destination. Cannons, for instance, are carried in a neutral vessel. Are they contraband? That depends: if they are destined for a neutral Government,—no; if they are destined for an enemy Government,—yes. The trade in certain articles is by no means forbidden in a general manner during war; it is the trade in these articles with the enemy which is illicit, and

cite et contre lequel le belligérant, au détriment duquel il se fait, peut se protéger par les mesures qu'admet le droit des gens.

Les articles 22 et 24 énumèrent les objets et matériaux qui sont susceptibles de constituer de la contrebande de guerre et qui en constituent effectivement, quand ils ont une certaine destination, qui est déterminée par les articles 30 et 33. La distinction traditionnelle de la contrebande *absolue* et de la contrebande *conditionnelle* est maintenue ; à la première se réfèrent les articles 22 et 30, à la seconde les articles 24 et 33.

ARTICLE 22.

Sont de plein droit considérés comme contrebande de guerre les objets et matériaux suivants, compris sous le nom de contrebande absolue, savoir :

1° *Les armes de toute nature, y compris les armes de chasse, et les pièces détachées caractérisées.*

2° *Les projectiles, gargousses, et cartouches de toute nature, et les pièces détachées caractérisées.*

3° *Les poudres et les explosifs spécialement affectés à la guerre.*

4° *Les affûts, caissons, avant-trains, fourgons, forges de campagne, et les pièces détachées caractérisées.*

5° *Les effets d'habillement et d'équipement militaires caractérisés.*

6° *Les harnachements militaires caractérisés de toute nature.*

7° *Les animaux de selle, de trait et de bât, utilisables pour la guerre.*

8° *Le matériel de campement et les pièces détachées caractérisées.*

9° *Les plaques de blindage.*

10° *Les bâtiments et embarcations de guerre et les pièces détachées spécialement caractérisées comme ne pouvant être utilisées que sur un navire de guerre.*

against which the belligerent to whose detriment it is undertaken may protect himself by the measures which international law admits.

Articles 22 and 24 enumerate the articles and materials which are liable to become contraband of war, and which in fact become so when they have a certain destination which is determined in Articles 30 and 33. The traditional distinction of *absolute* contraband and *conditional* contraband is maintained: Articles 22 and 30 refer to the former, and Articles 24 and 33 to the latter.

ARTICLE 22.

The following articles and materials are, without notice,^a regarded as contraband, under the name of absolute contraband:

(1.) *Arms of all kinds, including arms for sporting purposes, and their unassembled distinctive parts.*

(2.) *Projectiles, charges, and cartridges of all kinds, and their unassembled distinctive parts.*

(3.) *Powder and explosives specially adapted for use in war.*

(4.) *Gun-carriages, caissons, limbers, military wagons, field forges, and their unassembled distinctive parts.*

(5.) *Clothing and equipment of a distinctively military character.*

(6.) *All kinds of harness of a distinctively military character.*

(7.) *Saddle, draught, and pack animals suitable for use in war.*

(8.) *Articles of camp equipment, and their unassembled distinctive parts.*

(9.) *Armor plates.*

(10.) *Warships and boats and their unassembled parts specially distinctive as suitable for use only in a vessel of war.*

^a Following the British formula, "de plein droit" is translated by the words "without notice," which represent the meaning attached to the expression by the draftsman of the present General Report (see page 61).

11° *Les instruments et appareils exclusivement faits pour la fabrication des munitions de guerre, pour la fabrication et la réparation des armes et du matériel militaire, terrestre ou naval.*

Cette liste est celle qui avait été arrêtée à la Deuxième Conférence de la Paix par le Comité chargé d'étudier spécialement la question de la contrebande. Elle était le résultat de concessions mutuelles, et il n'a pas paru sage de rouvrir les discussions à ce sujet, soit pour trancher, soit pour ajouter des articles.

Les mots *sont de plein droit* veulent dire que la disposition produit son effet, par le fait même de la guerre, et qu'aucune déclaration des belligérants n'est nécessaire. Le commerce est averti dès le temps de paix.

ARTICLE 23.

Les objets et matériaux qui sont exclusivement employés à la guerre peuvent être ajoutés à la liste de contrebande absolue au moyen d'une déclaration notifiée.

La notification est adressée aux Gouvernements des autres Puissances ou à leurs représentants accrédités auprès de la Puissance qui fait la déclaration. La notification faite après l'ouverture des hostilités n'est adressée qu'aux Puissances neutres.

Certaines découvertes ou inventions pourraient rendre insuffisante la liste de l'article 22. Une addition pourra y être faite à condition qu'il s'agisse d'objets et matériaux *qui sont exclusivement employés à la guerre*. Cette addition doit être notifiée aux autres Puissances, qui prendront les mesures nécessaires pour la faire connaître à leurs nationaux. Théoriquement, la notification peut se faire en temps de paix ou en temps de guerre. Sans doute, le premier cas se présentera rarement, parce qu'un État faisant une pareille notification pourrait être soupçonné de songer à une guerre; cela aurait néanmoins l'avantage de renseigner le commerce à l'avance. Il n'y avait pas de raison d'en exclure la possibilité.

On a trouvé excessive la faculté accordée à une Puissance de faire une addition à la liste en vertu de sa simple déclaration. Il est à remarquer que cette faculté ne

(11.) *Implements and apparatus made exclusively for the manufacture of munitions of war, for the manufacture or repair of arms, or of military material for use on land or sea.*

This list is that which was fixed upon at the Second Peace Conference by the committee charged specially with the study of the question of contraband. It was the result of mutual concessions, and it has not seemed wise to reopen discussion on this subject for the purpose either of cutting out or of adding articles.

The words *de plein droit* (without notice) imply that the provision becomes operative by the mere fact of the war, and that no declaration by the belligerents is necessary. Trade is already warned in time of peace.

ARTICLE 23.

Articles and materials which are exclusively used for war may be added to the list of absolute contraband by means of a notified declaration.

The notification is addressed to the Governments of other Powers, or to their representatives accredited to the Power which makes the declaration. A notification made after the opening of hostilities is addressed only to the neutral Powers.

Certain discoveries or inventions might make the list in Article 22 insufficient. An addition may be made to it on condition that it concerns articles and materials which are *exclusively used for war*. This addition must be notified to the other Powers, which will take the measures necessary to make it known to their nationals. In theory, the notification may be made in time of peace or in time of war. Doubtless the former case will rarely occur, because a State which made such a notification might be suspected of meditating a war; it would, nevertheless, have the advantage of informing trade beforehand. There was no reason for excluding the possibility.

Some have considered excessive the right given to a Power to make an addition to the list by a mere declaration. It should be noticed that this right does not

présente pas les dangers qu'on lui suppose. D'abord, bien entendu, la déclaration ne produit d'effet que pour celui qui la fait, en ce sens que l'article ajouté ne sera de la contrebande que pour lui, en tant que belligérant; les autres États pourront d'ailleurs faire une déclaration analogue. L'addition ne peut concerner que des objets *exclusivement employés à la guerre*; actuellement il serait difficile d'indiquer de tels objets ne rentrant pas dans la liste. L'avenir est réservé. Si une Puissance avait la prétention d'ajouter à la liste de contrebande absolue des articles non exclusivement employés à la guerre, elle pourrait s'attirer des réclamations diplomatiques, puisqu'elle méconnaîtrait une règle acceptée. De plus, il y aurait un recours éventuel devant la Cour Internationale des Prises. On peut supposer que la Cour estime que l'objet mentionné dans la déclaration de contrebande absolu y figure à tort, parce qu'il n'est pas exclusivement employé à la guerre, mais qu'il aurait pu rentrer dans une déclaration de contrebande conditionnelle. La confiscation pourra se justifier si la saisie a été faite dans les conditions prévues pour cette espèce de contrebande (articles 33 à 35), qui diffèrent de celles qu'on applique à la contrebande absolue (article 30).

Il avait été suggéré que, dans l'intérêt du commerce neutre, un délai devrait s'écouler entre la notification et son application. Mais cela aurait été très préjudiciable au belligérant qui veut précisément se protéger, puisque, pendant le délai, le commerce des articles jugés par lui dangereux aurait été libre, et que l'effet de sa mesure aurait été manqué. Il a été tenu compte, sous une autre forme, des considérations d'équité qui avaient été invoquées (voir article 43).

ARTICLE 24.

Sont de plein droit considérés comme contrebande de guerre les objets et matériaux susceptibles de servir aux usages de la guerre comme à des usages pacifiques, et compris sous le nom de contrebande conditionnelle, savoir:

1° *Les vivres.*

2° *Les fourrages et les graines propres à la nourriture des animaux.*

present the dangers supposed. In the first place, it being understood, the declaration is operative only for the Power which makes it, in the sense that the article added will be contraband only for it, as a belligerent; other States may, of course, make a similar declaration. The addition may refer only to articles *exclusively used for war*; at present, it would be difficult to name any such articles not included in the list. The future is left free. If a Power make claim to add to the list of absolute contraband articles not exclusively used for war, it would draw upon itself diplomatic remonstrances, because it would be disregarding an accepted rule. Besides, there would be an eventual resort to the International Prize Court. It may be supposed that the Court holds that the article mentioned in the declaration of absolute contraband wrongly appears there because it is not exclusively used for war, but that it might have been included in a declaration of conditional contraband. Condemnation would then be justified if the capture was made under the conditions provided for this kind of contraband (Articles 33-35) which differ from those which apply to absolute contraband (Article 30).

It had been suggested that, in the interest of neutral trade, a period should elapse between the notification and its application. But that would be very prejudicial to the belligerent, who wishes precisely to protect himself, since, during that period, the trade in articles considered by him dangerous would be free and his measure would have failed of effect. Account has been taken, in another form, of the considerations of equity which have been adduced (see Article 43).

ARTICLE 24.

The following articles and materials susceptible of use in war as well as for purposes of peace, are without notice,^a regarded as contraband of war, under the name of conditional contraband:

(1.) *Food.*

(2.) *Forage and grain suitable for feeding animals.*

^a See note to Article 22.

3° *Les vêtements et les tissus d'habillement, les chaussures, propres à des usages militaires.*

4° *L'or et l'argent monnayés et en lingots, les papiers représentatifs de la monnaie.*

5° *Les véhicules de toute nature pouvant servir à la guerre, ainsi que les pièces détachées.*

6° *Les navires, bateaux et embarcations de tout genre, les docks flottants, parties de bassins, ainsi que les pièces détachées.*

7° *Le matériel fixe ou roulant des chemins de fer, le matériel des télégraphes, radiotélégraphes et téléphones.*

8° *Les aérostats et les appareils d'aviation, les pièces détachées caractérisées ainsi que les accessoires, objets et matériaux caractérisés comme devant servir à l'aérostation ou à l'aviation.*

9° *Les combustibles; les matières lubrifiantes.*

10° *Les poudres et les explosifs qui ne sont pas spécialement affectés à la guerre.*

11° *Les fils de fer barbelés, ainsi que les instruments servant à les fixer ou à les couper.*

12° *Les fers à cheval et le matériel de maréchalerie.*

13° *Les objets de harnachement et de sellerie.*

14° *Les jumelles, les télescopes, les chronomètres et les divers instruments nautiques.*

Sur l'expression *sont de plein droit*, il faut faire la même observation qu'à propos de l'article 22. Les objets énumérés ne constituent de la contrebande conditionnelle que s'ils ont la destination prévue par l'article 33.

Les *vivres* comprennent les produits nécessaires ou utiles à l'alimentation de l'homme, solides ou liquides.

Les *papiers représentatifs de la monnaie* ne comprennent que le papier-monnaie, les billets de banque ayant ou non cours légal. Les lettres de change et les chèques n'y rentrent pas.

Les machines et chaudières rentrent dans l'énumération du 6°.

(3.) *Clothing and fabrics for clothing, boots and shoes, suitable for military use.*

(4.) *Gold and silver in coin or bullion; paper money.*

(5.) *Vehicles of all kinds available for use in war, and their unassembled parts.*

(6.) *Vessels, craft, and boats of all kinds, floating docks, parts of docks, as also their unassembled parts.*

(7.) *Fixed railway material and rolling-stock, and material for telegraphs, radio telegraphs, and telephones.*

(8.) *Balloons and flying machines and their unassembled distinctive parts as also their accessories, articles and materials distinctive as intended for use in connection with balloons or flying machines.*

(9.) *Fuel; lubricants.*

(10.) *Powder and explosives which are not specially adapted for use in war.*

(11.) *Barbed wire as also the implements for placing and cutting the same.*

(12.) *Horseshoes and horseshoeing materials.*

(13.) *Harness and saddlery material.*

(14.) *Binocular glasses, telescopes, chronometers, and all kinds of nautical instruments.*

On the expression *de plein droit* (without notice) it is necessary to make the same remark as with regard to Article 22. The articles enumerated are only to be considered conditional contraband if they have the destination specified in Article 33.

Food includes products necessary or useful for the sustenance of man, whether solid or liquid.

Paper money includes only inconvertible paper money, i. e., banknotes which may or may not be legal tender. Bills of exchange and cheques are not included.

Engines and boilers are included in the category of (6).

Le matériel des chemins de fer comprend le matériel fixe, comme les rails, les traverses, les plaques tournantes, les pièces destinées à la construction des ponts, et le matériel roulant, comme les locomotives, les wagons.

ARTICLE 25.

Les objets et matériaux susceptibles de servir aux usages de la guerre comme à des usages pacifiques, et autres que ceux visés aux articles 22 et 24, peuvent être ajoutés à la liste de contrebande conditionnelle au moyen d'une déclaration qui sera notifiée de la manière prévue à l'article 23, deuxième alinéa.

Cette disposition correspond, pour la contrebande conditionnelle, à la disposition de l'article 23 pour la contrebande absolue.

ARTICLE 26.

Si une Puissance renonce, en ce qui la concerne, à considérer comme contrebande de guerre des objets et matériaux qui rentrent dans une des catégories énumérées aux articles 22 et 24, elle fera connaître son intention par une déclaration notifiée de la manière prévue à l'article 23, deuxième alinéa.

Un belligérant peut vouloir ne pas user du droit de considérer comme contrebande de guerre les articles rentrant dans les listes ci-dessus. Il peut lui convenir ou de faire rentrer dans la contrebande conditionnelle un article compris dans la contrebande absolue ou de déclarer libre, en ce qui le concerne, le commerce de tel article rentrant dans l'une ou dans l'autre catégorie. Il est à désirer qu'il fasse connaître son intention à ce sujet, et il est probable qu'il le fera pour avoir le mérite de la mesure. S'il ne le fait pas, et s'il se contente de donner des instructions à ses croiseurs, les navires visités seront agréablement surpris si le visiteur ne leur reproche pas de transporter ce qu'eux-mêmes considéraient comme de contrebande. Rien n'empêche une Puissance de faire une pareille déclaration en temps de paix. Voir ce qui est dit à propos de l'article 23.

Railway material includes fixed material such as rails, sleepers, turntables, parts designed for the construction of bridges, and rolling stock such as locomotives and cars.

ARTICLE 25.

Articles and materials susceptible of use in war as well as for purposes of peace, and other than those enumerated in Articles 22 and 24, may be added to the list of conditional contraband by means of a declaration, which must be notified in the manner provided for in the second paragraph of Article 23.

This provision corresponds, as regards conditional contraband, to the provision of Article 23 as regards absolute contraband.

ARTICLE 26.

If a Power waives, so far as it is concerned, the right to regard as contraband of war articles and materials which are comprised in any of the classes enumerated in Articles 22 and 24, it shall make known its intention by a declaration notified in the manner provided for in the second paragraph of Article 23.

A belligerent may not wish to use the right to regard as contraband of war the articles included in the above lists. It may please him either to put under conditional contraband an article included in absolute contraband or to declare free, so far as he is concerned, the trade in some article included in one class or the other. It is desirable that he should make known his intention on this subject, and it is probable that he will do so in order to have the advantage of the measure. If he does not do so, and if he confines himself to giving instructions to his cruisers, the vessels visited and searched will be agreeably surprised if the visiting officer does not hold them liable for carrying what they themselves consider as contraband. Nothing prevents a Power from making such a declaration in time of peace. See what is said as regards Article 23.

ARTICLE 27.

Les objets et matériaux qui ne sont pas susceptibles de servir aux usages de la guerre, ne peuvent pas être déclarés contrebande de guerre.

L'existence d'une liste dite *libre* (article 28) rend utile cette affirmation que les objets qui ne sont pas susceptibles de servir aux usages de la guerre ne peuvent être déclarés contrebande de guerre. On aurait pu croire que les objets ne rentrant pas dans cette liste peuvent être déclarés au moins de contrebande conditionnelle.

ARTICLE 28.

Ne peuvent pas être déclarés contrebande de guerre les articles suivants, savoir:

1° *Le coton brut, les laines, soies, jutes, lins, chanvres bruts, et les autres matières premières des industries textiles, ainsi que leurs filés.*

2° *Les noix et graines oléagineuses; le coprah.*

3° *Les caoutchoucs, résines, gommes et laques; le houblon.*

4° *Les peaux brutes, les cornes, os et ivoires.*

5° *Les engrais naturels et artificiels, y compris les nitrates et phosphates pouvant servir à l'agriculture.*

6° *Les minerais.*

7° *Les terres, les argiles, la chaux, la craie, les pierres y compris les marbres, les briques, ardoises et tuiles.*

8° *Les porcelaines et verreries.*

9° *Le papier et les matières préparées pour sa fabrication.*

10° *Les savons, couleurs, y compris les matières exclusivement destinées à les produire, et les vernis.*

11° *L'hypochlorite de chaux, les cendres de soude, la soude caustique, le sulfate de soude en pains, l'ammoniaque, le sulfate d'ammoniaque et le sulfate de cuivre.*

12° *Les machines servant à l'agriculture, aux mines, aux industries textiles et à l'imprimerie.*

13° *Les pierres précieuses, les pierres fines, les perles, la nacre et les coraux.*

14° *Les horloges, pendules, et montres autres que les chronomètres.*

ARTICLE 27.

Articles and materials which are not susceptible of use in war are not to be declared contraband of war.

The existence of a so-called *free list* (Article 28) makes useful this statement that articles which are not susceptible of use in war are not to be declared contraband of war. It might have been thought that articles not included in that list might at least be declared conditional contraband.

ARTICLE 28.

The following articles are not to be declared contraband of war:

(1.) *Raw cotton, wool, silk, jute, flax, hemp, and other raw materials of the textile industries, and also yarns of the same.*

(2.) *Nuts and oil seeds; copra.*

(3.) *Rubber, resins, gums, and lacs; hops.*

(4.) *Raw hides, horns, bones, and ivory.*

(5.) *Natural and artificial manures, including nitrates and phosphates for agricultural purposes.*

(6.) *Metallic ores.*

(7.) *Earths, clays, lime, chalk, stone, including marble, bricks, slates, and tiles.*

(8.) *Chinaware and glass.*

(9.) *Paper and materials prepared for its manufacture.*

(10.) *Soap, paint and colours, including articles exclusively used in their manufacture, and varnishes.*

(11.) *Bleaching powder, soda ash, caustic soda, salt cake, ammonia, sulphate of ammonia, and sulphate of copper.*

(12.) *Agricultural, mining, textile, and printing machinery.*

(13.) *Precious stones, semi-precious stones, pearls, mother-of-pearl, and coral.*

(14.) *Clocks and watches, other than chronometers.*

15° *Les articles de mode et les objets de fantaisie.*

16° *Les plumes de tout genre, les crins et soies.*

17° *Les objets d'ameublement ou d'ornement; les meubles et accessoires de bureau.*

C'est pour diminuer les inconvénients de la guerre pour le commerce qu'il a été jugé utile de dresser cette *liste dite libre*, ce qui ne veut pas dire, comme il a été expliqué plus haut, que tous les objets restés en dehors pourraient être déclarés contrebande de guerre.

Les *minerais* sont les produits des mines servant à obtenir des métaux (*metallic ores*).

On avait demandé de faire rentrer dans le 10° les *produits tinctoriaux*; cela a paru trop général; il y a des matières d'où on tire des couleurs, comme le charbon, mais qui servent aussi à d'autres usages. Les produits qui ne sont utilisés que pour obtenir des couleurs bénéficient de l'exemption.

Les "articles de Paris" dont tout le monde comprend la signification rentrent dans le 15°.

Dans le 16°, il s'agit des soies de certains animaux comme les porcs et les sangliers.

Les tapis et les nattes rentrent dans les objets d'ameublement et d'ornement (17°).

ARTICLE 29.

Ne peuvent non plus être considérés comme contrebande de guerre:

1° *Les objets et matériaux servant exclusivement à soigner les malades et les blessés. Toutefois, ils peuvent, en cas de nécessité militaire importante, être réquisitionnés, moyennant une indemnité, lorsqu'ils ont la destination prévue à l'article 30.*

2° *Les objets et matériaux destinés à l'usage du navire où ils sont trouvés, ainsi qu'à l'usage de l'équipage et des passagers de ce navire pendant la traversée.*

Si les objets énumérés dans l'article 29 ne sont pas non plus considérés comme contrebande de guerre, c'est pour des motifs autres que ceux qui ont fait admettre la liste de l'article 28.

(15.) *Fashion and fancy goods.*

(16.) *Feathers of all kinds, hairs, and bristles.*

(17) *Articles of household furniture and decoration; office furniture and accessories.*

In order to lessen the inconvenience of war as regards neutral trade it has been thought useful to prepare this so-called *free list*, but this does not mean, as has been explained above, that all articles left out might be declared contraband of war.

The *ores* (*les minerais*) are the product of mines from which metals are obtained.

There was a demand that *dyestuffs* should be included in (10), but this seemed too general; there are materials from which colours are produced, such as coal, but which also serve other uses. Products which are used only for making colours enjoy the exemption.

“Articles de Paris,” the meaning of which is universally understood, come under (15).

In (16) reference is to the hair of certain animals, such as pigs and wild boars.

Carpets and mats are included under household furniture and ornaments (17).

ARTICLE 29.

Neither are the following to be regarded as contraband of war:

(1.) *Articles and materials serving exclusively for the care of the sick and wounded. They may, nevertheless, in case of urgent military necessity and subject to the payment of compensation, be requisitioned, if their destination is that specified in Article 30.*

(2.) *Articles and materials intended for the use of the vessel in which they are found, as well as those for the use of her crew and passengers during the voyage.*

The articles enumerated in Article 29 are not regarded as contraband, but for reasons different from those which have led to the adoption of the list in Article 28.

Des raisons d'humanité ont fait écarter les objets et matériaux servant exclusivement à soigner les malades et les blessés, ce qui comprend naturellement les drogues et les divers médicaments. Il ne s'agit pas des bateaux hospitaliers, pour lesquels une immunité spéciale est assurée par la Convention de La Haye du 18 octobre 1907, mais de navires de commerce ordinaires dont le chargement comprendrait des objets de la nature indiquée. Le croiseur a toutefois le droit, en cas de nécessité importante, de réquisitionner ces objets pour les besoins de son équipage ou de sa flotte; cette réquisition ne peut être faite que moyennant indemnité. Mais il faut remarquer que ce droit de réquisition ne peut s'exercer dans tous les cas. Les objets dont il s'agit doivent avoir la destination prévue à l'article 30, c'est-à-dire, la destination ennemie. Autrement le droit commun reprend son empire: un belligérant ne saurait avoir le droit de réquisition à l'égard des navires neutres en pleine mer.

On ne peut non plus considérer comme contrebande les objets et matériaux destinés à l'usage du navire et qui pourraient, en eux-mêmes et par leur nature, constituer de la contrebande de guerre, par exemple les armes destinées à défendre le navire contre les pirates ou à faire des signaux. Il en est de même de ce qui est destiné à l'usage de l'équipage et des passagers pendant la traversée; l'équipage comprend ici tout le personnel du navire en général.

De la destination de la contrebande.—Comme il a été dit, le deuxième élément de la notion de contrebande est la *destination*. De grandes difficultés se sont produites à ce sujet et se symbolisent dans la *théorie du voyage continu*, souvent combattue ou invoquée sans que l'on se rende bien compte de son exacte signification. Il faut envisager simplement les situations en elles-mêmes et voir comment elles doivent être réglées de manière à ne pas tracasser inutilement les neutres et à ne pas sacrifier les droits légitimes des belligérants.

Pour amener un rapprochement entre des théories et des pratiques contraires, on a séparé, à ce point de vue, la contrebande absolue de la contrebande conditionnelle.

À la contrebande absolue se rapportent les articles 30 à 32; à la contrebande conditionnelle, les articles 33 à 36.

Motives of humanity have exempted articles and materials exclusively used to aid the sick and wounded, which naturally include drugs and different medicines. This does not concern hospital-ships, for which special immunity is provided under the convention of The Hague of the 18th October, 1907, but to ordinary merchant vessels, whose cargo includes articles of the kind mentioned. The cruiser has, however, the right, in case of urgent necessity, to requisition such articles for the needs of her crew or of the fleet to which she belongs; the requisition can only be made on payment of compensation. It must, however, be observed that this right of requisition may not be exercised in all cases. The articles in question must have the destination specified in Article 30, that is to say, an enemy destination. Otherwise, the ordinary law prevails; a belligerent could not have the right of requisition as regards neutral vessels on the high seas.

Articles and materials intended for the use of the vessel, which might in themselves and by their nature, be contraband of war, are not considered contraband of war, for instance, arms intended for the defence of the vessel against pirates or for making signals. The same is true of articles intended for the use of the crew and passengers during the voyage; the crew here includes all persons in the service of the vessel in general.

Destination of Contraband.—As has been said, the second element in the notion of contraband is *destination*. Great difficulties have arisen on this subject, and they are typified in the *theory of continuous voyage*, often attacked or adduced without a clear comprehension of its exact meaning. It is necessary simply to consider cases by themselves and to see how they can be settled in a manner not unnecessarily annoying to neutrals and without sacrificing the legitimate rights of belligerents.

In order to effect a compromise between conflicting theories and practices, a distinction has been made in this connection between absolute and conditional contraband.

Articles 30 to 32 refer to absolute contraband, Articles 33 to 36 to conditional, contraband.

ARTICLE 30.

Les articles de contrebande absolue sont saisissables, s'il est établi qu'ils sont destinés au territoire de l'ennemi ou à un territoire occupé par lui ou à ses forces armées. Peu importe que le transport de ces objets se fasse directement ou exige, soit un transbordement, soit un trajet par terre.

Les objets compris dans la liste de l'article 22 constituent de la contrebande absolue, quand ils sont destinés à un territoire de l'ennemi ou à un territoire occupé par lui ou à ses forces armées de terre ou de mer. Ces objets sont saisissables, du moment qu'une pareille destination finale peut être établie par le capteur. Ce n'est donc pas la destination du navire qui est décisive, c'est la destination de la marchandise. Celle-ci a beau être à bord d'un navire qui doit la débarquer dans un port neutre; du moment que le capteur est à même d'établir que cette marchandise doit, de là, être transportée en pays ennemi par voie maritime ou terrestre, cela suffit pour justifier la saisie et ensuite la confiscation de la cargaison. C'est le principe même du voyage continu qui est ainsi consacré, pour la contrebande absolue, par l'article 30. On regarde comme ne faisant qu'un tout le trajet suivi par la marchandise.

ARTICLE 31.

La destination prévue à l'article 30 est définitivement prouvée dans les cas suivants:

1° *Lorsque la marchandise est documentée pour être débarquée dans un port de l'ennemi ou pour être livrée à ses forces armées.*

2° *Lorsque le navire ne doit aborder qu'à des ports ennemis, ou lorsqu'il doit toucher à un port de l'ennemi ou rejoindre ses forces armées, avant d'arriver au port neutre pour lequel la marchandise est documentée.*

Comme il a été dit, c'est au capteur qu'incombe l'obligation de prouver que la marchandise de contrebande a bien la destination prévue par l'article 30. Dans certains

ARTICLE 30.

Absolute contraband is liable to capture if it is shown to be destined to the territory belonging to or occupied by the enemy, or to the armed forces of the enemy. It is immaterial whether the carriage of the goods is direct or entails either transshipment or transport over land.

The articles included in the list in Article 22 are absolute contraband when they are destined for a territory of the enemy or for a territory occupied by the enemy, or for his armed military or naval forces. These articles are liable to capture as soon as a similar final destination can be shown by the captor. It is not, therefore, the destination of the vessel which is decisive, it is the destination of the goods. It makes no difference if these goods are on board a vessel which is to discharge them in a neutral port; as soon as the captor is able to show that the goods are to be forwarded from there by land or sea to an enemy country, that is sufficient to justify the capture and subsequent condemnation of the cargo. It is the very principle of continuous voyage, which as regards absolute contraband is thus established by Article 30. The journey made by the goods is regarded as making a unit.

ARTICLE 31.

Proof of the destination specified in Article 30 is complete in the following cases:

(1.) *When the goods are documented to be discharged in a port of the enemy, or to be delivered to his armed forces.*

(2.) *When the vessel is to call at enemy ports only, or when she is to touch at a port of the enemy or to join his armed forces, before arriving at the neutral port for which the goods are documented.*

As has been said, it is upon the captor that the obligation falls of proving that the contraband goods really have the destination specified in Article 30. In certain

cas prévus par l'article 31, cette destination est *définitivement* prouvée, c'est-à-dire que la preuve contraire n'est pas admise.

Premier Cas.—La marchandise est *documentée* pour être débarquée dans un port ennemi, c'est-à-dire que, d'après les papiers de bord qui se réfèrent à cette marchandise, elle doit bien y être débarquée. Il y a alors un véritable aveu, de la part des intéressés eux-mêmes, de la destination ennemie.

Deuxième Cas.—Le navire ne doit aborder qu'à des ports ennemis ou bien il doit toucher à un port ennemi avant d'arriver au port neutre pour lequel la marchandise est documentée. Ainsi cette marchandise doit bien, d'après les papiers qui la concernent, être débarquée dans un port neutre, mais le navire qui la porte doit, avant d'arriver à ce port, toucher à un port ennemi. Elle sera saisissable et on ne réserve pas la possibilité de prouver que la destination neutre est réelle et conforme aux intentions des intéressés. La circonstance que, avant de parvevir à cette destination, le navire touchera à un port ennemi, ferait naître un trop grand risque pour le belligérant dont le croiseur visite le navire. Sans supposer même une fraude préméditée, il pourrait y avoir, pour le capitaine du navire de commerce, une forte tentation de débarquer la contrebande dont il trouverait un prix avantageux, et, pour l'autorité locale, la tentation de réquisitionner cette marchandise.

Le cas où le navire, avant d'arriver au port neutre, doit rejoindre les forces armées de l'ennemi, est identique.

Pour simplifier, la disposition ne parle que d'un *port ennemi*; il va de soi qu'il faut lui assimiler le *port occupé par l'ennemi*, comme cela résulte de la règle générale de l'article 30.

ARTICLE 32.

Les papiers de bord font preuve complète de l'itinéraire du navire transportant de la contrebande absolue, à moins que le navire soit rencontré ayant manifestement dévié de

cases specified in Article 31 proof of the destination is *conclusive*, that is to say, the proof to the contrary is not admitted.

First Case.—The goods are *documented* for discharge in an enemy port, that is to say, according to the ship's papers referring to those goods, they are to be discharged there. There is then a real admission, on the part of the interested parties themselves, of enemy destination.

Second Case.—The vessel is to touch only at enemy ports; or she is to touch at an enemy port before arriving at the neutral port for which the goods are documented. Thus these goods, according to the papers referring to them, are to be discharged in a neutral port, but the vessel which carries them is before arriving at that neutral port to touch at an enemy port. The goods will be liable to capture, and the possibility of proving that their neutral destination is real and in accordance with the intentions of the parties interested is not admitted. The fact that, before reaching that destination, the vessel will touch at an enemy port, would occasion too great a risk for the belligerent whose cruiser visits the vessel. Even without supposing a premeditated fraud, there might be for the master of the merchant vessel a strong temptation to discharge the contraband, for which he would find a favorable price, and, for the local authorities, a temptation to requisition the goods.

The case where the vessel, before arriving at the neutral port, is to join the armed forces of the enemy is the same.

For the sake of simplicity, the provision speaks only of an *enemy port*; it is understood that a *port occupied by the enemy* is to be similarly regarded, as that follows from the general rule in Article 30.

ARTICLE 32.

The ship's papers are complete proof of the voyage of a vessel transporting absolute contraband, unless the vessel is encountered having manifestly deviated from the route which

la route qu'il devrait suivre d'après ses papiers de bord et sans pouvoir justifier d'une cause suffisante de cette déviation.

Les papiers de bord font donc preuve complète de l'itinéraire du navire, à moins que ce navire soit rencontré dans des circonstances qui montrent que l'on ne peut se fier à leurs allégations. Voir, d'ailleurs, les explications données à propos de l'article 35.

ARTICLE 33.

Les articles de contrebande conditionnelle sont saisissables, s'il est établi qu'ils sont destinés à l'usage des forces armées ou des administrations de l'État ennemi, à moins, dans ce dernier cas, que les circonstances établissent qu'en fait ces articles ne peuvent être utilisés pour la guerre en cours; cette dernière réserve ne s'applique pas aux envois visés par l'article 24—4°.

Les règles qui concernent la contrebande conditionnelle diffèrent de celles qui ont été posées pour la contrebande absolue, à un double point de vue: 1° il ne s'agit pas d'une destination à l'ennemi en général, mais d'une destination à l'usage de ses forces armées ou de ses administrations; 2° la doctrine du voyage continu est écartée. A la première idée correspondent les articles 33 et 34; à la seconde correspond l'article 35.

Les objets compris dans la liste de la contrebande conditionnelle peuvent servir à des usages pacifiques comme à des emplois hostiles. Si, d'après les circonstances, l'emploi pacifique est certain, la saisie ne se justifie pas; il en est autrement si l'emploi hostile doit se supposer, ce qui arrive, par exemple, s'il s'agit de vivres destinés à une armée ou à une flotte de l'ennemi, de charbon destiné à une flotte ennemie. En cas pareil, il n'y a évidemment pas de doute. Mais que faut-il décider quand c'est à l'usage des administrations civiles de l'État ennemi que les objets sont destinés? C'est de l'argent qui est envoyé à une administration civile et qui doit être employé au paiement du salaire de ses agents, des

she ought to follow according to the ship's papers and being unable to justify by sufficient reason such deviation.

The papers, therefore, are conclusive proof of the voyage of the vessel unless she is encountered under circumstances which show that their statements are not to be trusted. See also the explanations given as regards Article 35.

ARTICLE 33.

Conditional contraband is liable to capture if it is shown that it is destined for the use of the armed forces or of a government department of the enemy State, unless in this latter case the circumstances show that the articles cannot in fact be used for the purposes of the war in progress. This latter exception does not apply to a consignment coming under Article 24 (4).

The rules which relate to conditional contraband differ from those which have been laid down for absolute contraband in two respects: (1) there is no question of destination for the enemy in general, but of destination for the use of his armed forces or government authorities; (2) the doctrine of continuous voyage is excluded. Articles 33 and 34 refer to the first, and Article 35 to the second principle.

The articles included in the list of conditional contraband may serve for peaceful uses as well as for hostile purposes. If, from the circumstances, the peaceful purpose is certain, their capture is not justified; it is otherwise if a hostile purpose is to be assumed, which happens, for instance, in the case of foodstuffs destined for an enemy army or fleet, or of coal destined for an enemy fleet. In such a case there is clearly no doubt. But what is the decision when the articles are destined for the civil authorities of the enemy State? It may be the money sent to a civil authority which is to be used in the payment of salaries of its officials, or rails sent to a department of public works. In these cases there is *enemy destina-*

rails de chemin de fer qui sont expédiés à une administration des travaux publics. Il y aura, dans ces cas, *destination ennemie* rendant la marchandise saisissable d'abord et confiscable ensuite. Cela s'explique pour des raisons à la fois juridiques et pratiques. L'État est un, quoique les fonctions nécessaires à son action soient confiées à diverses administrations. Si une administration civile peut recevoir librement des vivres ou de l'argent, cela ne profite pas à elle seule, mais à l'État tout entier, y compris l'administration militaire, puisque les ressources générales de l'État augmentent ainsi. Il y a plus: ce que reçoit une administration civile peut être jugé plus nécessaire à l'administration militaire et attribué directement à celle-ci. L'argent ou les vivres réellement destinés à une administration civile peuvent se trouver ainsi directement employés aux besoins de l'armée. Cette possibilité, qui existe toujours, explique pourquoi la destination aux administrations de l'État ennemi est assimilée à la destination aux forces armées.

Il s'agit des *administrations de l'État*, qui sont des dépendances du pouvoir central, et non de toutes les administrations qui peuvent exister dans l'État ennemi; les administrations locales, municipales, par exemple, n'y rentrent pas, et ce qui serait destiné à leur usage ne constituerait pas de la contrebande.

La guerre peut se poursuivre dans des circonstances telles que la destination à l'usage d'une administration civile ne puisse être suspectée et ne puisse, par conséquent, donner à la marchandise le caractère de contrebande. Par exemple, une guerre existe en Europe et les colonies des pays belligérants ne sont pas, en fait, atteintes par la guerre. Les vivres ou autres objets de la liste de contrebande conditionnelle qui seraient destinés à l'usage d'une administration civile coloniale ne seraient pas réputés contrebande de guerre, parce que les considérations invoquées plus haut ne s'appliquent pas dans l'espèce; il ne peut y avoir emprunt pour les besoins de la guerre des ressources de l'administration civile. Exception est faite pour l'or et l'argent ou les papiers représentatifs de la monnaie, parce qu'une somme d'argent peut facilement se transmettre d'un bout du monde à l'autre.

tion rendering the goods liable in the first place to capture, and subsequently liable to condemnation. This is explained by reasons at once juridical and practical. The State is a unit, although the functions necessary for its action are entrusted to different authorities. If a civil department may freely receive food or money, it is not advantageous to that department alone, but to the entire State, including its military administration, since the general resources of the State are thereby increased. Further, what a civil department receives may be considered of greater use to the military administration and may be directly assigned to the latter. Money or food really destined for a civil department may thus come to be used directly for the needs of the army. This possibility, which is always present, shows why destination for the authorities of the enemy State is assimilated to the destination for its armed forces.

It is the *authorities of the State* which are dependent on the central power that are in question, and not all the authorities which may exist in the enemy State; local and municipal authorities, for instance, are not included, and what is destined for their use would not be regarded as contraband.

War may be waged in circumstances such that the destination for the use of a civil authority cannot be questioned, and consequently cannot give to the goods the character of contraband. For instance, a war exists in Europe, and the colonies of the belligerent countries are not, in fact, affected by the war. Food or other articles in the list of conditional contraband destined for the use of a civil authority of a colony would not be regarded as contraband of war, because the considerations adduced above do not apply in this case; it would not be possible to draw for the needs of the war on the resources of such civil government. Exception is made in case of gold, silver, or paper money, because a sum of money can easily be sent from one end of the world to the other.

ARTICLE 34.

Il y a présomption de la destination prévue à l'article 33, si l'envoi est adressé aux autorités ennemies, ou à un commerçant établi en pays ennemi, et lorsqu'il est notoire que ce commerçant fournit à l'ennemi des objets et matériaux de cette nature. Il en est de même si l'envoi est à destination d'une place fortifiée ennemie, ou d'une autre place servant de base aux forces armées ennemies; toutefois, cette présomption ne s'applique point aux navires de commerce lui-même faisant route vers une de ces places et dont on entend établir le caractère de contrebande.

A défaut des présomptions ci-dessus, la destination est présumée innocente.

Les présomptions établies dans le présent article admettent la preuve contraire.

Ordinairement, les articles de contrebande ne seront pas expressément adressés aux autorités militaires ou aux administrations de l'État ennemi. On dissimulera plus ou moins la destination véritable; c'est au capteur à l'établir pour justifier la saisie. Mais on a cru raisonnable d'établir des présomptions, soit à raison de la qualité du destinataire, soit à raison du caractère de la place à laquelle sont destinés les objets. C'est une autorité ennemie ou un commerçant établi en pays ennemi, qui est le fournisseur notoire du Gouvernement ennemi pour les articles dont il s'agit. C'est une place fortifiée ennemie ou une place servant de base aux forces armées ennemies, que ce soit une base d'opérations ou une base de ravitaillement.

Cette présomption générale ne saurait s'appliquer au navire de commerce lui-même qui se dirigerait vers une place fortifiée et qui peut bien, par lui-même, constituer de la contrebande relative, mais à la condition que sa destination à l'usage des forces armées ou des administrations de l'État ennemi soit directement prouvée.

A défaut des présomptions précédentes, la destination est présumée innocente. C'est le droit commun, d'après

ARTICLE 34.

There is presumption of the destination referred to in Article 33 if the consignment is addressed to enemy authorities, or to a merchant, established in the enemy country, and when it is well known that this merchant supplies articles and material of this kind to the enemy. The presumption is the same if the consignment is destined to a fortified place of the enemy, or to another place serving as a base for the armed forces of the enemy; this presumption, however, does not apply to the merchant vessel herself bound for one of these places and of which vessel it is sought to show the contraband character.

Failing the above presumptions, the destination is presumed innocent.

The presumptions laid down in this Article admit proof to the contrary.

Ordinarily contraband articles will not be directly addressed to the military or to the administrative authorities of the enemy State. The true destination will be more or less concealed. It is for the captor to prove it in order to justify the capture. But it has been thought reasonable to set up presumptions based on the nature of the person to whom the articles are destined, or on the nature of the place for which the articles are destined. It may be an enemy authority or a trader established in an enemy country who, as a matter of common knowledge, supplies the enemy Government with articles of the kind in question. It may be a fortified place of the enemy or a place serving as a base, whether of operations or of supply, for the armed forces of the enemy.

This general presumption may not be applied to the merchant vessel herself which is bound for a fortified place, except on condition that her destination for the use of the armed forces or for the authorities of the enemy State is directly proved, though she may in herself be conditional contraband.

In the absence of the preceding presumptions, the destination is presumed to be innocent. This is the ordinary

lequel le capteur doit prouver le caractère illicite de la marchandise qu'il prétend saisir.

Enfin, toutes les présomptions ainsi établies dans l'intérêt du capteur ou contre lui admettent la preuve contraire. Les tribunaux nationaux d'abord, la Cour Internationale ensuite, apprécieront.

ARTICLE 35.

Les articles de contrebande conditionnelle ne sont saisissables que sur le navire qui fait route vers le territoire de l'ennemi ou vers un territoire occupé par lui ou vers ses forces armées et qui ne doit pas les décharger dans un port intermédiaire neutre.

Les papiers de bord font preuve complète de l'itinéraire du navire ainsi que du lieu de déchargement des marchandises, à moins que ce navire soit rencontré ayant manifestement dévié de la route qu'il devrait suivre d'après ses papiers de bord et sans pouvoir justifier d'une cause suffisante de cette déviation.

Comme il a été dit plus haut, la doctrine du voyage continu a été écartée pour la contrebande conditionnelle. Celle-ci n'est donc saisissable que si elle doit être débarquée dans un port ennemi. Du moment que la marchandise est documentée pour être débarquée dans un port neutre, elle ne peut constituer de la contrebande, et il n'y a pas à rechercher si, de ce port neutre, elle doit être expédiée à l'ennemi par mer ou par terre. C'est la différence essentielle avec la contrebande absolue.

Les papiers de bord font preuve complète de l'itinéraire du navire et du lieu de déchargement de la cargaison; il en serait autrement si le navire était rencontré ayant manifestement dévié de la route qu'il devrait suivre d'après ses papiers et sans pouvoir justifier d'une cause suffisante de cette déviation.

Cette règle sur la preuve fournie par les papiers de bord a pour but d'écarter des prétentions élevées à la légère par un croiseur et amenant des saisies injustifiées. Elle ne doit pas être entendue d'une manière trop absolue qui

law, according to which the captor must prove the illicit character of the goods which he claims to capture.

Finally, all the presumptions thus established in the interest of the captor or against him admit proof to the contrary. The national tribunals, in the first place, and, in the second, the International Court, will exercise their judgment.

ARTICLE 35.

Conditional contraband is not liable to capture, except when on board a vessel bound for territory belonging to or occupied by the enemy, or for the armed forces of the enemy, and when it is not to be discharged at an intervening neutral port.

The ship's papers are conclusive proof of the voyage of the vessel as also of the port of discharge of the goods, unless the vessel is encountered having manifestly deviated from the route which she ought to follow according to the ship's papers and being unable to justify by sufficient reason such deviation.

As has been said above, the doctrine of continuous voyage is excluded for conditional contraband. This then is liable to capture only if it is to be discharged in an enemy port. As soon as the goods are documented to be discharged in a neutral port they can not be contraband, and there is no examination as to whether they are to be forwarded to the enemy by sea or land from that neutral port. This is the essential difference from absolute contraband.

The ship's papers furnish complete proof as to the voyage of the vessel and as to the place of discharge of the cargo; it would be otherwise if the vessel were encountered having manifestly deviated from the route which she should follow according to her papers, and unable to give sufficient reasons to justify such deviation.

This rule as to the proof furnished by the ship's papers aims to prevent claims lightly raised by a cruiser and giving rise to unjustifiable captures. It must not be understood in a manner too absolute which would make all

faciliterait toutes les fraudes. Ainsi elle n'est pas maintenue quand le navire est rencontré en mer ayant manifestement dévié de la route qu'il aurait dû suivre et sans pouvoir justifier de cette déviation. Les papiers de bord sont alors contredits par la réalité des faits et perdent toute force probante; le croiseur se décidera librement suivant les cas. De même, la visite du navire peut permettre de constater des faits qui prouvent d'une manière irréfutable que la destination du navire ou le lieu de déchargement de la marchandise sont faussement indiqués dans les papiers de bord. Le croiseur apprécie alors librement les circonstances et saisit ou non le navire suivant cette appréciation. En résumé, les papiers de bord font preuve, à moins que la fausseté de leurs indications ne soit démontrée par les faits. Cette restriction de la force probante des papiers de bord a paru aller de soi et ne pas avoir besoin d'être expressément mentionnée. On n'a pas voulu avoir l'air de diminuer la force de la règle générale, qui est une garantie pour le commerce neutre.

De ce qu'une indication est reconnue fausse, il ne résulte pas que la force probante des papiers de bord soit infirmée dans son ensemble. Les indications pour lesquelles aucune allégation de fausseté ne peut être vérifiée conservent leur valeur.

ARTICLE 36.

Par dérogation à l'article 35, si le territoire de l'ennemi n'a pas de frontière maritime, les articles de contrebande conditionnelle sont saisissables, lorsqu'il est établi qu'ils ont la destination prévue à l'article 33.

Le cas prévu est assurément rare, mais, cependant, il s'est présenté dans des guerres récentes. Pour la contrebande absolue, il n'y a pas de difficulté, puisque la destination à l'ennemi peut toujours être prouvée, quel que soit l'itinéraire à suivre par la marchandise (article 30). Il en est autrement pour la contrebande conditionnelle, et une dérogation doit être apportée à la règle générale de l'article 35, alinéa 1^{er}, de manière à per-

frauds easy. Thus it does not hold good when the vessel is encountered at sea having manifestly deviated from the route which she ought to have followed, and unable to justify such deviation. The ship's papers are then contradicted by the actual facts and lose all value as evidence; the cruiser will be free to decide according to the case. In the same way, the visit and search of the vessel may reveal facts which prove in an irrefutable manner that the destination of the vessel or the place of discharge of the goods is incorrectly entered in the ship's papers. The commander of the cruiser is then free to judge of the circumstances and captures or does not capture the vessel according to his judgment. To resume, the ship's papers are proof, unless the facts show their evidence to be false. This limitation on the value of the ship's papers as proof seems self-evident and not to need special mention. It has not been the aim to appear to weaken the force of the general rule, which forms a safeguard for neutral trade.

Because a single entry is shown to be false, it does not follow that the force of the ship's papers as evidence is nullified as a whole. The entries against which no allegation of fraud can be proved retain their value.

ARTICLE 36.

Notwithstanding the provisions of Article 35, if the territory of the enemy has no seaboard, conditional contraband is liable to capture if it is shown that it has the destination referred to in Article 33.

The case provided for is certainly rare, but has nevertheless arisen in recent wars. In the case of absolute contraband, there is no difficulty, since destination for the enemy may always be proved, whatever the route which the goods are to follow (Article 30). For conditional contraband the case is different, and an exception must be afforded to the general rule laid down in Article 35, paragraph 1, so as to allow the captor to establish

mettre au capteur d'établir que la marchandise suspecte a bien la destination spéciale prévue à l'article 33, sans qu'on puisse objecter le fait du déchargement dans un port neutre.

ARTICLE 37.

Le navire transportant des articles, qui sont saisissables comme contrebande absolue ou conditionnelle, peut être saisi, en haute mer ou dans les eaux des belligérants, pendant tout le cours de son voyage, même s'il a l'intention de toucher à un port d'escale avant d'atteindre la destination ennemie.

Le navire peut être saisi pour cause de contrebande pendant tout le cours de son voyage, pourvu qu'il soit dans des eaux où un acte de guerre est licite. Le fait qu'il aurait l'intention de toucher à un port d'escale avant d'atteindre la destination ennemie n'empêche pas la saisie, du moment que, dans l'espèce, la destination ennemie est établie conformément aux règles établies par les articles 30 à 32 pour la contrebande absolue, par les articles 33 à 35 pour la contrebande conditionnelle, et sous la réserve de l'exception de l'article 36.

ARTICLE 38.

Une saisie ne peut être pratiquée en raison d'un transport de contrebande antérieurement effectué et actuellement achevé.

Un navire est saisissable quand il transporte de la contrebande, mais non pour en avoir transporté.

ARTICLE 39.

Les articles de contrebande sont sujets à confiscation.

Cela ne présente aucune difficulté.

ARTICLE 40.

La confiscation du navire transportant de la contrebande est permise, si cette contrebande forme, soit par sa valeur, soit par son poids, soit par son volume, soit par son fret, plus de la moitié de la cargaison.

that the suspected goods really have the special destination provided for in Article 33 without the possibility of raising in contravention the consideration of discharge in a neutral port.

ARTICLE 37.

A vessel carrying articles liable to capture as absolute or conditional contraband may be captured on the high seas or in the territorial waters of the belligerents throughout the whole course of her voyage, even if she has the intention to touch at a port of call before reaching the hostile destination.

The vessel may be captured because of contraband during the whole of her voyage, provided that she is in waters where an act of war is lawful. The fact that she intends to touch at a port of call before reaching the enemy destination does not prevent capture, since in that case the enemy destination is proved in conformity with the rules laid down in Articles 30 to 32 for absolute contraband, and in Articles 33 to 35 for conditional contraband, and subject to the exception of Article 36.

ARTICLE 38.

A capture is not to be made on the ground of a carriage of contraband previously accomplished and at the time completed.

A vessel is liable to capture when it is carrying contraband, but not for having carried contraband.

ARTICLE 39.

Contraband is liable to condemnation.

This presents no difficulty.

ARTICLE 40.

The confiscation of the vessel carrying contraband is allowed if the contraband forms, either by value, by weight, by volume, or by freight, more than half the cargo.

Tout le monde admettait bien que, dans certains cas, la confiscation de la contrebande ne suffit pas et que la confiscation doit atteindre le navire lui-même, mais les opinions différaient sur la détermination de ces cas. On s'est arrêté à une certaine proportion à établir entre la contrebande et l'ensemble de la cargaison. Mais la question se subdivise: 1° Quelle sera cette proportion? La solution adoptée tient le milieu entre les solutions proposées, qui allaient du quart aux trois quarts. 2° Comment sera calculée cette proportion? La contrebande devra-t-elle former plus de la moitié de la cargaison en volume, en poids, en valeur, en fret? L'adoption d'un critérium déterminé prête à des objections théoriques et facilite aussi des pratiques destinées à éviter la confiscation du navire malgré l'importance de la cargaison. Si on prend le volume ou le poids, le capitaine prendra des marchandises licites assez volumineuses ou pesantes pour que le volume ou le poids de la contrebande soit inférieur. Une observation analogue peut être faite en ce qui concerne la valeur ou le fret. La conséquence est qu'il suffit, pour justifier la confiscation, que la contrebande forme plus de la moitié de la cargaison à l'un quelconque des points de vue indiqués. Cela peut paraître sévère; mais d'une part, en procédant autrement, on faciliterait des calculs frauduleux, et d'autre part, il est permis de dire que la confiscation du navire est justifiée, lorsque le transport de la contrebande était une partie notable de son trafic, ce qui est vrai pour chacun des cas prévus. .

ARTICLE 41.

Si le navire transportant de la contrebande est relâché, les frais occasionnés au capteur par la procédure devant la juridiction nationale des prises ainsi que par la conservation du navire et de sa cargaison pendant l'instruction sont à la charge du navire.

Il n'est pas juste que, d'une part, le transport de contrebande au-delà d'une certaine proportion entraîne la confiscation du navire, tandis qu'au-dessous de cette

It was universally admitted, however, that in certain cases the condemnation of the contraband does not suffice, and that condemnation should extend to the vessel herself, but opinions differed as to the determination of these cases. It was decided to fix upon a certain proportion between the contraband and the total cargo.

But the question divides itself: (1) What shall be the proportion? The solution adopted is the mean between those proposed, which ranged from a quarter to three quarters. (2) How shall this proportion be reckoned? Must the contraband form more than half the cargo in volume, weight, value, or freight? The adoption of a single fixed standard gives rise to theoretical objections, and also encourages practices intended to avoid condemnation of the vessel in spite of the importance of the cargo. If the standard of volume or weight is adopted, the master will ship innocent goods sufficiently bulky, or weighty in order that the volume or weight of the contraband may be less. A similar remark may be made as regards the value or the freight. The consequence is that it suffices, in order to justify condemnation, that the contraband should form more than half the cargo according to any one of the points of view mentioned. This may seem severe; but, on the one hand, proceeding in any other manner would make fraudulent calculations easy, and, on the other, it may be said that the condemnation of the vessel is justified when the carriage of contraband formed an important part of her venture, which is true in each of the cases specified.

ARTICLE 41.

If a vessel carrying contraband is released, the expenses incurred by the captor in the trial before the national prize court as also for the preservation and custody of the ship and cargo during the proceedings are chargeable against the ship.

It is not just that, on the one hand, the carriage of more than a certain proportion of contraband should involve the condemnation of the vessel, whereas if less than this

proportion, il n'y a que la confiscation de la contrebande, ce qui souvent n'est pas une perte pour le capitaine, le fret de cette contrebande ayant été payé à l'avance. N'y a-t-il pas là un encouragement à la contrebande, et ne conviendrait-il pas de faire subir une certaine peine pour le transport inférieur à la proportion requise pour la confiscation? On avait proposé une espèce d'amende qui aurait pu être en rapport avec la valeur des articles de contrebande. Des objections d'ordre divers ont été formulées contre cette proposition, bien que le principe d'une perte pécuniaire infligée à raison du transport de la contrebande eût paru justifié. On est arrivé au même but d'une autre façon en disposant que les frais occasionnés au capteur par la procédure devant la juridiction nationale des prises, comme par la conservation du navire et de sa cargaison pendant l'instruction, sont à la charge du navire; les frais de conservation du navire comprennent, le cas échéant, les frais d'entretien du personnel du navire capturé. Il convient d'ajouter que le dommage causé au navire par sa conduite et son séjour dans un port de prise est de nature à produire l'effet préventif le plus sérieux en ce qui concerne le transport de la contrebande.

ARTICLE 42.

Les marchandises qui appartiennent au propriétaire de la contrebande et qui se trouvent à bord du même navire sont sujettes à confiscation.

Le propriétaire de la contrebande est puni d'abord par la confiscation de sa propriété illicite; il l'est ensuite par la confiscation des marchandises, même licites, qu'il peut avoir sur le même navire.

ARTICLE 43.

Si un navire est rencontré en mer naviguant dans l'ignorance des hostilités ou de la déclaration de contrebande applicable à son chargement, les articles de contrebande ne peuvent être confisqués que moyennant indemnité; le navire

proportion, the contraband alone is confiscated, which often is no loss for the master, the freight of this contraband having been paid in advance. Does this not encourage trade in contraband, and is it not proper to impose a certain penalty for the carriage of a proportion of contraband less than that entailing condemnation? A kind of fine was proposed which should bear a relation to the value of the contraband articles. Objections of various kinds were expressed against this proposal, although the principle of the infliction of some pecuniary loss for the carriage of contraband seemed justified. The same object was attained in another way by providing that the expenses falling on the captor in respect of the proceedings before the national prize court as for the care and custody of the vessel and of her cargo during the proceedings are chargeable to the vessel, the expenses of the care and custody of the vessel include in this case the cost of the keep of the personnel of the captured vessel. It should be added that the loss caused to a vessel by being taken to and remaining in a prize port is of the nature to afford the most serious deterrent as regards the carriage of contraband.

ARTICLE 42.

Goods which belong to the owner of the contraband and which are on board the same vessel are liable to condemnation.

The owner of the contraband is punished in the first place by the condemnation of his unlawful property; and in the second by the condemnation of the goods, even if innocent, which he may possess on board the same vessel.

ARTICLE 43.

If a vessel is encountered at sea making a voyage in ignorance of the hostilities or of the declaration of contraband affecting her cargo, the contraband is not to be condemned except with indemnity; the vessel herself and the

et le surplus de la cargaison sont exempts de la confiscation et des frais prévus par l'article 41. Il en est de même si le capitaine, après avoir eu connaissance de l'ouverture des hostilités ou de la déclaration de contrebande, n'a pu encore décharger les articles de contrebande.

Le navire est réputé connaître l'état de guerre ou la déclaration de contrebande, lorsqu'il a quitté un port neutre, après que la notification de l'ouverture des hostilités ou de la déclaration de contrebande a été faite, en temps utile, à la Puissance dont relève ce port. L'état de guerre est, en outre, réputé connu par le navire lorsqu'il a quitté un port ennemi après l'ouverture des hostilités.

La disposition a pour but de ménager les neutres qui, en fait, transporteraient de la contrebande, mais auxquels on ne pourrait rien reprocher, ce qui peut se présenter dans deux cas. Le premier est celui où ils ne connaissent pas l'ouverture des hostilités; le second est celui où, tout en connaissant cette ouverture, ils ignorent la déclaration de contrebande qu'a faite un belligérant conformément aux articles 23 et 25, et qui est précisément applicable à tout ou partie du chargement. Il serait injuste de saisir le navire et de confisquer la contrebande; d'autre part, le croiseur ne peut être obligé de laisser aller à l'ennemi des produits propres à la guerre et dont celui-ci peut avoir grand besoin. Les intérêts en présence sont conciliés en ce sens qu'alors la confiscation ne peut avoir lieu que moyennant indemnité (voir, dans un ordre d'idées analogue, la Convention du 18 octobre 1907, sur le régime des navires de commerce ennemis au début des hostilités).

ARTICLE 44.

Le navire arrêté pour cause de contrebande et non susceptible de confiscation à raison de la proportion de la contrebande peut être autorisé, suivant les circonstances, à continuer sa route, si le capitaine est prêt à livrer la contrebande au bâtiment belligérant.

La remise de la contrebande est mentionnée par le capteur sur le livre de bord du navire arrêté, et le capitaine de ce

remainder of the cargo are exempt from condemnation and from the expenses referred to in Article 41. The case is the same if the master after becoming aware of the opening of hostilities, or of the declaration of contraband, has not yet been able to discharge the contraband.

A vessel is deemed to be aware of the state of war, or of the declaration of contraband, if she left a neutral port after there had been made in sufficient time the notification of the opening of hostilities, or of the declaration of contraband, to the power to which such port belongs. A vessel is also deemed to be aware of a state of war if she left an enemy port after the opening of hostilities.

This provision has for its aim to protect neutrals who might in fact be carrying contraband, but against whom no charge could be made, which may happen in two cases. The first is that in which they do not know of the opening of hostilities; the second is that in which, though they know of this, they do not know of the declaration of contraband a belligerent has made, in accordance with Articles 23 and 25, and which is, properly applicable to the whole or a part of the cargo. It would be unjust to capture the ship and condemn the contraband; on the other hand, the cruiser cannot be bound to permit to go on to the enemy goods suitable for use in the war and of which he may be in urgent need. These opposing interests are reconciled in the sense that the condemnation may take place only on the payment of compensation (see for a similar idea the convention of the 18th October, 1907, on the rules for enemy merchant vessels on the outbreak of hostilities).

ARTICLE 44.

A vessel stopped because carrying contraband, and not liable to condemnation on account of the proportion of contraband, may, according to circumstances, be allowed to continue her voyage if the master is ready to deliver the contraband to the belligerent ship.

The delivery of the contraband is to be entered by the captor on the logbook of the vessel stopped, and the master of

navire doit remettre au capteur copie certifiée conforme de tous papiers utiles.

Le capteur a la faculté de détruire la contrebande qui lui est ainsi livrée.

Un navire neutre est arrêté pour cause de contrebande. Il n'est pas susceptible de confiscation, parce que la contrebande n'atteint pas la proportion prévue par l'article 40. Il peut néanmoins être conduit dans un port de prise pour qu'il y ait un jugement relatif à la contrebande. Ce droit du capteur paraît excessif dans certains cas, si on compare le peu d'importance que peut avoir la contrebande (une caisse de fusils ou de revolvers, par exemple) et le grave préjudice qu'entraînent pour le navire ce détournement de sa route et sa retenue pendant le temps de l'instruction. Aussi s'est-on demandé s'il n'était pas possible de reconnaître au navire neutre le droit de continuer sa route moyennant la remise des objets de contrebande au capteur qui, de son côté, n'aurait pu les refuser que pour des motifs suffisants, par exemple, le mauvais état de la mer, qui rend le transbordement impossible ou difficile, des soupçons fondés au sujet de la quantité véritable de contrebande que porte le navire de commerce, la difficulté de loger les objets à bord du navire de guerre, &c. Cette proposition n'a pas réuni les suffrages suffisants. On a prétendu qu'il était impossible d'imposer une pareille obligation au croiseur pour lequel cette remise présenterait presque toujours des inconvénients. Si, par hasard, il n'y en a pas, le croiseur ne la refusera pas, parce qu'il aura lui-même avantage à ne pas être détourné de sa route par la nécessité de conduire le navire dans un port. Le système de l'obligation étant ainsi écarté, on a décidé de réglementer la remise facultative qui, espère-t-on, sera pratiquée toutes les fois que ce sera possible, au grand avantage des deux parties. Les formalités prévues sont très simples et n'exigent pas d'explication.

Un jugement du tribunal des prises devra intervenir au sujet de la marchandise ainsi remise. C'est pour cela que

the vessel must furnish the captor duly certified copies of all relevant papers.

The captor is at liberty to destroy the contraband which is thus delivered to him.

A neutral vessel is stopped because of contraband. She is not liable to condemnation, because the contraband does not reach the proportion specified in Article 40. She can nevertheless be taken to a prize port in order that she may receive there judgment relative to the contraband. This right of the captor appears excessive in certain cases, if the slight importance which the contraband, (for instance, a case of guns or revolvers), may have is compared with the heavy loss the turning out of her course and detention during the time of the proceedings may involve for the vessel. The question has, therefore, been asked whether the right of the neutral vessel to continue her voyage might not be admitted on condition that the contraband articles be handed over to the captor, who, on his part, might only refuse them for sufficient reasons, for instance, the bad state of the sea, which would make transshipment impossible or difficult, reasonable suspicions as to the actual amount of contraband which the merchant vessel is carrying, the difficulty of stowing the articles on board the warship, &c. This proposal did not win sufficient approval. It was alleged that it would be impossible to impose such an obligation on the cruiser, for which this handing over would almost always present disadvantages. If, by chance, it has none, the cruiser will not refuse it, because she herself will have the advantage of not being turned out of her course by the necessity of taking the vessel to a port. The principle of an obligation having thus been excluded, it was decided to make a rule for the voluntary handing over of the contraband, which, it is hoped, will be carried out whenever possible, to the great advantage of both parties. The formalities provided for are very simple and need no explanation.

A judgment of a prize court must be rendered as regards the goods thus handed over. For this reason the captor

le capteur doit se munir des papiers nécessaires. On pourrait concevoir qu'il y eût doute sur le caractère de certains objets que le croiseur prétend être de contrebande; le capitaine du navire de commerce conteste, mais il préfère les livrer pour avoir la faculté de continuer sa route. Il n'y a là qu'une saisie devant être confirmée par la juridiction des prises.

La contrebande livrée par le navire de commerce peut embarrasser le croiseur qui doit être laissé libre de la détruire au moment même de la remise ou postérieurement.

Chapitre III.—DE L'ASSISTANCE HOSTILE.

D'une manière générale, on peut dire que le navire de commerce qui manque à la neutralité, soit en transportant de la contrebande de guerre, soit en violant un blocus, fournit une assistance à l'ennemi, et c'est à ce titre que le belligérant au préjudice duquel il agit peut lui faire subir certaines pertes. Mais il y a des cas où cette assistance hostile est particulièrement caractérisée et qu'on a jugé nécessaire de prévoir spécialement. On en a fait deux catégories d'après la gravité du fait reproché au navire neutre.

Dans les cas qui rentrent dans la première catégorie (article 45), le navire est confisqué, et on lui applique le traitement du navire sujet à confiscation pour transport de contrebande. Cela signifie que le navire ne perd pas sa qualité de neutre et a droit aux garanties admises pour les navires neutres; par exemple, il ne pourrait être détruit par le capteur que dans les conditions établies pour les navires neutres (articles 48 et suivants); la règle *le pavillon couvre la marchandise* s'applique en ce qui concerne la marchandise qui se trouve à bord.

Dans les cas plus graves qui appartiennent à la seconde catégorie (article 46), le navire est encore confisqué; de plus, il n'est pas traité seulement comme un navire confiscable comme porteur de contrebande, mais comme un navire de commerce ennemi, ce qui entraîne certaines conséquences. Le règlement sur la destruction des prises neutres ne s'applique pas au navire, et, celui-ci

must be furnished with the necessary papers. It may be supposed that there might be doubt as to the character of certain articles which the cruiser holds to be contraband; the master of the merchant vessel denies this, but prefers to deliver them in order to have the right to continue his voyage. There is in this case only a capture which has to be confirmed by the prize court.

The contraband delivered by the merchant vessel may hamper the cruiser, which must be left free to destroy it at the moment of handing over or later.

Chapter III.—UNNEUTRAL SERVICE.

In a general way, it may be said that the merchant-vessel which violates neutrality, whether by carrying contraband of war or by violating a blockade, affords aid to the enemy, and it is on this ground that the belligerent to whose injury she acts may make her submit to certain penalties. But there are cases where such unneutral service is particularly distinctive, and for which it has been thought necessary to make special provision. These have been divided into two classes according to the gravity of the act charged against the neutral vessel.

In the cases included in the first class (Article 45), the vessel is condemned, and receives the treatment of a vessel subject to condemnation for carrying contraband. This means that the vessel does not lose her neutral character and is entitled to the rights conceded to neutral vessels; for instance, she may not be destroyed by the captor except under the conditions laid down for neutral vessels (Articles 48 *et seq.*); the rule that *the flag covers the goods* applies to the goods which are on board.

In the more serious cases which belong to the second class (Article 46), the vessel is likewise condemned; further, she is treated not only as a vessel liable to condemnation for carrying contraband, but as an enemy merchant vessel, which entails settled consequences. The rule regarding the destruction of neutral prizes does not apply to the vessel, and, as she has become an enemy

devenant navire ennemi, ce n'est plus la seconde, mais c'est la troisième règle de la Déclaration de Paris qui est applicable. La marchandise qui sera à bord sera présumée ennemie; les neutres auront le droit de réclamer leur propriété en justifiant de leur neutralité (article 59). Il ne faut cependant pas exagérer jusqu'à penser que le caractère neutre originaire du navire est complètement effacé, de telle sorte qu'il doive être traité comme s'il avait toujours été ennemi. Le navire peut soutenir que la prétention élevée contre lui n'est pas fondée, que l'acte qui lui est reproché n'a pas le caractère d'une assistance hostile. Il a donc le droit de recourir à la juridiction internationale en vertu des dispositions qui protègent les propriétés neutres.

ARTICLE 45.

Un navire neutre est confisqué et, d'une manière générale, passible du traitement que subirait un navire neutre sujet à confiscation pour contrebande de guerre:

1° *Lorsqu'il voyage spécialement en vue du transport de passagers individuels incorporés dans la force armée de l'ennemi, ou en vue de la transmission de nouvelles dans l'intérêt de l'ennemi.*

2° *Lorsqu'à la connaissance soit du propriétaire, soit de celui qui a affrété le navire en totalité, soit du capitaine, il transporte un détachement militaire de l'ennemi ou une ou plusieurs personnes qui, pendant le voyage, prêtent une assistance directe aux opérations de l'ennemi.*

Dans les cas visés aux numéros précédents, les marchandises appartenant au propriétaire du navire sont également sujettes à confiscation.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas si, lorsque le navire est rencontré en mer, il ignore les hostilités, ou si le capitaine, après avoir appris l'ouverture des hostilités, n'a pu encore débarquer les personnes transportées. Le navire est réputé connaître l'état de guerre lorsqu'il a quitté un port ennemi après l'ouverture des hostilités ou un port neutre postérieurement à la notification en temps utile de l'ouverture des hostilités à la Puissance dont relève ce port.

vessel, it is no longer the second but the third rule of the Declaration of Paris which is applicable. The goods which are on board will be presumed to be enemy goods; neutrals will have the right to reclaim their property on establishing their neutrality (Article 59). It would not, however, be necessary to go so far as to consider that the original neutral character of the vessel is completely lost, so that she should be treated as though she had always been an enemy vessel. The vessel may plead that the allegation made against her is not just, that the act with which she is charged has not the character of unneutral service. She has, therefore, the right of appeal to the International Court in virtue of the provisions which protect neutral property.

ARTICLE 45.

A neutral vessel is liable to be condemned and, in a general way, is liable to the same treatment which a neutral vessel would undergo when liable to condemnation on account of contraband of war:—

(1) *If she is making a voyage especially with a view to the transport of individual passengers who are embodied in the armed force of the enemy, or with a view to the transmission of information in the interest of the enemy.*

(2) *If, with the knowledge of the owner, of the one who charters the vessel entire, or of the master, she is transporting a military detachment of the enemy, or one or more persons who, during the voyage, lend direct assistance to the operations of the enemy.*

In the cases specified in the preceding paragraphs, (1) and (2), goods belonging to the owner of the vessel are likewise liable to condemnation.

The provisions of the present Article do not apply if when the vessel is encountered at sea she is unaware of the opening of hostilities, or if the master, after becoming aware of the opening of hostilities, has not been able to disembark the passengers. The vessel is deemed to know of the state of war if she left an enemy port after the opening of hostilities, or a neutral port after there had been made in sufficient time a notification of the opening of hostilities to the Power to which such port belongs.

Le premier cas suppose des passagers voyageant *individuellement*; le cas d'un *détachement militaire* est visé ci-après. Il s'agit d'individus *incorporés* dans la force armée de terre ou de mer de l'ennemi. Il y a eu quelque hésitation sur le sens de l'*incorporation* qui est prévue. Comprend-elle seulement les individus qui, appelés à servir en vertu de la loi de leur pays, ont effectivement rejoint le corps dont ils doivent faire partie? ou comprend-elle même ces individus dès qu'ils sont appelés et avant qu'ils aient rejoint leur corps? La question a une grande importance pratique. Que l'on suppose des individus originaires d'un pays de l'Europe continentale et établis en Amérique; ces individus sont tenus à des obligations militaires envers leur pays d'origine; ils doivent, par exemple, faire partie de la réserve de l'armée active de ce pays. Leur patrie étant en guerre, ils s'embarquent pour aller faire leur service. Seront-ils considérés comme *incorporés* pour l'application de la disposition dont nous nous occupons? Si on s'attachait à la législation intérieure de certains pays, l'affirmation pourrait être soutenue. Mais, indépendamment des raisons purement juridiques, l'opinion contraire a paru plus conforme aux nécessités pratiques et, dans un esprit de conciliation, elle a été acceptée par tous. Il serait difficile, ou peut-être même impossible, de distinguer, sans des mesures vexatoires que les Gouvernements neutres n'accepteraient pas, entre les passagers d'un navire, ceux qui sont tenus d'un service militaire, et qui voyagent pour y satisfaire.

La transmission de nouvelles dans l'intérêt de l'ennemi est assimilée au transport de passagers incorporés dans sa force armée. On parle du navire qui voyage *spécialement* pour indiquer qu'il ne s'agit pas du service normal du navire. Il s'est détourné de sa route; il a relâché dans un port où il ne s'arrête pas ordinairement, pour effectuer le transport en question. Il n'est pas nécessaire qu'il soit *exclusivement* affecté au service de l'ennemi; ce dernier cas rentrerait dans la seconde catégorie, article 56, 4^o.

Dans les deux hypothèses dont il vient d'être parlé, il s'agit d'une opération isolée faite par le navire; il a été

The first case supposes passengers travelling *as individuals*; the case of a *military detachment* is considered afterwards. It relates to individuals *embodied* in the armed military or naval forces of the enemy. There was some doubt as to the meaning of the *embodiment* which is specified. Does it include those individuals only who, summoned to serve in virtue of the law of their country, have really joined the corps to which they are to belong? Or does it also include such individuals from the time when they are summoned, and before they have joined their corps? The question is of great practical importance. There may be individuals natives of a country of continental Europe and settled in America; these individuals have military obligations towards their native country; they have, for instance, to belong to the reserve of the active army of that country. Their country being at war, they sail to perform their service. Shall they be regarded as *embodied* in the sense of the provision which we are considering? If the municipal law of certain countries is followed, an affirmative reply would be rendered. But, apart from purely juridical reasons, the contrary opinion has seemed more in accordance with practical necessity and has been accepted by all in a spirit of conciliation. It would be difficult, or perhaps even impossible, without vexatious measures which neutral Governments would not tolerate, to distinguish among the passengers in a vessel those who are bound to perform military service and are on their way to render it.

The transmission of intelligence in the interest of the enemy is assimilated to the carriage of passengers embodied in his armed force. Mention is made of a vessel *especially* undertaking a voyage in order to show that it does not refer to the usual service of the vessel. She has been turned from her course; she has touched at a port where she does not ordinarily call in order to effect the carriage in question. It is not necessary that she be *exclusively* devoted to the service of the enemy; this last case would come into the second class, Article 56, 4.

In the two hypothetical cases just mentioned the vessel has performed a single act; she has been employed to

chargé d'effectuer tel transport ou de transmettre telles nouvelles; il n'est pas attaché d'une manière continue au service de l'ennemi. Il en résulte qu'il peut bien être saisi pendant le voyage où il se livre à opération qui lui est confiée; ce voyage terminé, tout est fini en ce sens qu'il ne pourrait être saisi pour avoir fait l'opération prévue; c'est analogue à ce qui est admis en matière de contrebande (article 38).

Le deuxième cas se subdivise également.

Transport d'un détachement militaire de l'ennemi ou transport d'une ou de plusieurs personnes qui, pendant le voyage, prêtent une assistance directe aux opérations de l'ennemi, par exemple en faisant des signaux. S'il s'agit de militaires ou de marins en uniforme, il n'y a pas de difficulté: le navire est évidemment confiscable. S'il s'agit de militaires ou de marins en costume civil pouvant être pris pour des passagers ordinaires, on exige la connaissance du capitaine ou du propriétaire, celui qui a affrété le navire en totalité étant assimilé au propriétaire. La règle est la même pour l'hypothèse des personnes prêtant une assistance directe à l'ennemi pendant le voyage.

Dans ces cas, si le navire est confisqué à raison de son assistance hostile, l'on doit confisquer également les marchandises appartenant au propriétaire du navire.

Ces dispositions supposent que l'état de guerre était connu du navire qui se livre aux opérations prévues; cette connaissance motive et justifie la confiscation. La situation est tout autre lorsque le navire ignore l'ouverture des hostilités, de telle sorte qu'il s'est chargé de l'opération en temps normal. Il a pu apprendre en mer l'ouverture des hostilités, mais sans pouvoir débarquer les personnes transportées. La confiscation serait alors injuste, et la règle équitable qui a été adoptée est d'accord avec les dispositions déjà acceptées dans d'autres matières. Si le navire a quitté un port ennemi après l'ouverture des hostilités, ou un port neutre après que l'ouverture des hostilités avait été notifiée à la Puissance

carry certain people, or to transmit certain intelligence; she is not continuously engaged in the service of the enemy. It results from this that she may be captured during the voyage on which she is performing the work which is assigned to her; once that voyage is finished, all is over, in the sense that she may not be captured for having done the work in question; this is analogous to that which is recognized in the case of contraband (Article 38).

The second case is similarly subdivided:

There is the carriage of a military detachment of the enemy, or the carriage of one or more persons who during the voyage afford direct assistance to the operations of the enemy, for instance, by signalling. If they are soldiers or sailors in uniform there is no difficulty; the vessel is clearly liable to condemnation. If they are soldiers or sailors in citizen's dress who might be mistaken for ordinary passengers, knowledge on the part of the master or owner is required, the charterer being assimilated to the owner. The rule is the same in the supposed case of persons affording direct assistance to the enemy during the voyage.

In these cases, if the vessel is condemned for unneutral service, the goods belonging to her owner are also liable to condemnation.

These provisions assume that the state of war was known to the vessel which engaged in the operations specified; such knowledge is the reason for and justification of her condemnation. The position is altogether different when the vessel is ignorant of the opening of hostilities, so that she undertakes the work in usual manner. She may have learned of the opening of hostilities while at sea, but have had no chance of landing the persons whom she was carrying. Condemnation would then be unjust, and the equitable rule which has been adopted is in accordance with the provisions already accepted in other matters. If a vessel has left an enemy port after the opening of hostilities, or a neutral port

d'où relève ce port, la connaissance de l'état de guerre sera présumée.

Il n'est question ici que d'empêcher la confiscation du navire. Les personnes trouvées à bord et qui font partie des forces armées de l'ennemi pourront être prises par le croiseur comme prisonniers de guerre.

ARTICLE 46.

Un navire neutre est confisqué et, d'une manière générale, passible du traitement qu'il subirait s'il était un navire de commerce ennemi :

1° *Lorsqu'il prend une part directe aux hostilités.*

2° *Lorsqu'il se trouve sous les ordres ou sous le contrôle d'un agent placé à bord par le Gouvernement ennemi.*

3° *Lorsqu'il est affrété en totalité par le Gouvernement ennemi.*

4° *Lorsqu'il est actuellement et exclusivement affecté, soit au transport de troupes ennemies, soit à la transmission de nouvelles dans l'intérêt de l'ennemi.*

Dans les cas visés par le présent article, les marchandises appartenant au propriétaire du navire sont également sujettes à confiscation.

Les cas prévus ici sont plus graves que ceux de l'article 45, ce qui justifie le traitement plus sévère infligé au navire, ainsi qu'il a été expliqué plus haut.

Premier cas.—Le navire prend une part directe aux hostilités. Cela peut se présenter sous diverses formes. Il va sans dire que, s'il y a lutte armée, le navire est exposé à tous les risques d'une pareille lutte. On suppose qu'il est tombé au pouvoir de l'ennemi qu'il combattait, et qui est autorisé à le traiter comme un navire de commerce ennemi.

Deuxième cas.—Le navire est sous les ordres ou sous le contrôle d'un agent placé à bord par le Gouvernement ennemi. Cette présence caractérise le lien qui existe entre l'ennemi et le navire. Dans d'autres circonstances, le navire peut bien avoir un lien avec l'ennemi; mais

after the opening of hostilities has been notified to the Power to whom such port belongs, knowledge of a state of war will be presumed.

The question here is merely one of preventing the condemnation of the vessel. The persons found on board and who form a part of the armed forces of the enemy may be seized by the cruiser as prisoners of war.

ARTICLE 46.

A neutral vessel is liable to be condemned and, in a general way, is liable to the same treatment which she would undergo if she were a merchant vessel of the enemy:

- (1) *If she takes a direct part in the hostilities.*
- (2) *If she is under the orders or under the control of an agent placed on board by the enemy Government.*
- (3) *If she is chartered entire by the enemy Government.*
- (4) *If she is at the time and exclusively either devoted to the transport of enemy troops or to the transmission of information in the interest of the enemy.*

In the cases specified in the present Article, the goods belonging to the owner of the vessel are likewise liable to condemnation.

The cases here contemplated being more serious than those in Article 45, justify the severer treatment inflicted on the vessel, as has been explained above.

First Case.—The vessel takes a direct part in the hostilities. This may take different forms. It goes without saying that if there is an armed conflict, the vessel is liable to all the risks of such a conflict. It is supposed that she has fallen into the power of the enemy whom she was fighting, and who is entitled to treat her as an enemy merchant vessel.

Second Case.—The vessel is under the orders or control of an agent placed on board by the enemy Government. His presence indicates the relation which exists between the enemy and the vessel. In other circumstances the vessel may also have relationship with the enemy; but to

pour être sujet à la confiscation, il faudrait alors qu'il rentrât dans le troisième cas.

Troisième cas.—Le navire est affrété en totalité par le Gouvernement ennemi. Il est donc complètement à la disposition de ce Gouvernement, qui peut s'en servir pour des buts divers se rattachant plus ou moins directement à la guerre, notamment pour effectuer des transports; c'est la situation de navires charbonniers qui accompagnent une flotte belligérante. Souvent il y aura une charte-partie entre le Gouvernement belligérant et le propriétaire ou le capitaine du navire; mais il n'y a là qu'une question de preuve. Le fait de l'affrètement en totalité suffit, de quelque façon qu'il soit établi.

Quatrième cas.—Le navire est actuellement et exclusivement affecté, soit au transport de troupes ennemies, soit à la transmission de nouvelles dans l'intérêt de l'ennemi. À la différence des cas visés dans l'article 45, il s'agit ici d'un service permanent auquel est affecté le navire. Aussi faut-il décider que, tant que l'affectation dure, le navire est saisissable, encore qu'au moment où un croiseur ennemi visite le navire, celui-ci ne transporte pas de troupes ou ne serve pas à la transmission de nouvelles.

Comme pour les cas de l'article 45, et par les mêmes raisons, les marchandises appartenant au propriétaire du navire, et qui pourraient se trouver à bord, sont également sujettes à confiscation.

On avait proposé de considérer comme navire de commerce ennemi le navire neutre faisant actuellement et avec l'autorisation du Gouvernement ennemi un trajet auquel il n'a été autorisé qu'après l'ouverture des hostilités ou dans les deux mois qui l'ont précédée. Cela se serait appliqué notamment aux navires de commerce neutres qui seraient admis par un belligérant à une navigation réservée en temps de paix à la marine nationale de ce belligérant—par exemple, au cabotage. Plusieurs Délégations ont repoussé formellement cette proposition, de sorte que la question ainsi soulevée est restée entière.

be subject to condemnation it is necessary that she be in the third class.

Third Case.—The vessel is chartered entire by the enemy Government. It is then wholly at disposal of the Government, which can use her for different purposes more or less directly connected with the war, notably for purposes of transportation; such is the position of colliers which accompany a belligerent fleet. There will often be a charter-party between the belligerent Government and the owner or master of the vessel; but it is only a question of proof. The fact of the charter of the vessel entire suffices, in whatever way it may be established.

Fourth Case.—The vessel is at the time exclusively devoted either to the carriage of enemy troops or to the transmission of intelligence in the enemy's interest. In distinction from cases dealt with by Article 45, there is here a service to which the ship is permanently devoted. The decision accordingly is that, so long as such service lasts, the vessel is liable to capture, even if, at the moment when an enemy cruiser searches her, she is engaged neither in the transport of troops nor in the transmission of intelligence.

As in the cases in Article 45 and for the same reasons, goods belonging to the owner of the vessel which are found on board are also liable to condemnation.

It was proposed to treat as an enemy merchant vessel a neutral vessel making, at the time, and with the authorization of the enemy Government, a voyage which has been permitted to her only after the opening of hostilities or during the two months preceding. This rule would be applicable notably to neutral merchant vessels admitted by a belligerent to navigation reserved in time of peace to the national marine of that belligerent—for instance, to the coasting trade. Several Delegations formally rejected this proposal, so that the question thus raised remains an open one.

ARTICLE 47.

Tout individu incorporé dans la force armée de l'ennemi et qui sera trouvé à bord d'un navire de commerce neutre, pourra être fait prisonnier de guerre, quand même il n'y aurait pas lieu de saisir ce navire.

Des individus incorporés dans les forces armées de terre ou de mer d'un belligérant peuvent se trouver à bord d'un navire de commerce neutre visité. Si le navire est sujet à confiscation, le croiseur le saisira et le conduira dans un de ses ports avec les personnes qui se trouvent à bord. Évidemment les militaires ou marins de l'État ennemi ne seront pas laissés libres, mais seront considérés comme prisonniers de guerre. Il peut arriver que l'on ne soit pas dans le cas de saisir le navire—par exemple, parce que le capitaine ne connaissait pas la qualité d'un individu qui s'était présenté comme un simple passager. Faut-il alors laisser libre le ou les militaires qui sont sur le navire? Cela n'a pas paru admissible. Le croiseur belligérant ne peut être contraint de laisser libres des ennemis actifs qui sont matériellement en son pouvoir et qui sont plus dangereux que tels et tels articles de contrebande; naturellement il doit agir avec une grande discrétion, et c'est sous sa responsabilité qu'il exige la remise de ces individus, mais son droit existe; aussi a-t-il été jugé nécessaire de s'expliquer sur ce point.

Chapitre IV.—DE LA DESTRUCTION DES PRISES NEUTRES.

La destruction des prises neutres était à l'ordre du jour de la Deuxième Conférence de la Paix et n'a pu y être réglée. Elle se retrouve à l'ordre du jour de la présente Conférence et, cette fois, un accord a été possible. Il y a lieu de s'applaudir d'un pareil résultat qui témoigne d'un sincère désir d'entente de la part de tous. On a constaté ici, une fois de plus, que des formules tranchantes et opposées ne répondent pas toujours à la réalité et que, si on veut descendre dans le détail et arriver aux applications précises, on aura souvent à peu

ARTICLE 47.

Any individual embodied in the armed force of the enemy, and who is found on board a neutral merchant vessel, may be made a prisoner of war, even though there be no ground for the capture of the vessel.

Individuals embodied in the armed military or naval forces of a belligerent may be on board a neutral merchant vessel which is visited and searched. If the vessel is subject to condemnation, the cruiser will capture her and take her to one of her own ports with the persons on board. Clearly the soldiers or sailors of the enemy State will not be set free, but will be considered as prisoners of war. It may happen that the case will not be one for the capture of the ship—for instance, because the master does not know the status of an individual who had the appearance of an ordinary passenger. Must the soldier or soldiers on board the vessel be set free? That does not appear admissible. The belligerent cruiser cannot be compelled to set free active enemies who are physically in her power and are more dangerous than this or that contraband article; naturally she must act with great discretion, and it is at her own responsibility that she requires the surrender of these individuals, but the right to do so is hers; it has thus been thought necessary to explain the point.

Chapter IV.—DESTRUCTION OF NEUTRAL PRIZES.

The destruction of neutral prizes was a subject in the programme of the Second Peace Conference, and at that time it was not possible to establish a rule. It reappeared in the programme of the present Conference, and this time agreement has been found possible. There is reason for congratulation on such a result, which bears witness to the sincere desire of all parties for an understanding. It has here been shown once more that positive and conflicting rules do not always correspond to things as they are, and that if there be willingness to descend to details,

près la même manière de faire, quoiqu'on ait paru se réclamer d'opinions tout à fait contraires. Pour s'accorder, il faut d'abord se bien comprendre, ce qui n'est pas toujours le cas. Ainsi, on a constaté que ceux qui proclamaient le droit de détruire les prises neutres, ne prétendaient pas user de ce droit capricieusement et à tout propos, mais seulement d'une manière exceptionnelle, et qu'à l'inverse, ceux qui affirmaient le principe de l'interdiction de la destruction, admettaient que ce principe devait céder dans des cas exceptionnels. Il s'agissait donc de s'entendre sur ces cas exceptionnels auxquels, dans les deux opinions, devait se borner le droit de destruction. Ce n'était pas tout : il fallait aussi une garantie contre les abus dans l'exercice de ce droit ; l'arbitraire dans l'appréciation des cas exceptionnels devait être diminué au moyen d'une responsabilité effective imposée au capteur. C'est ici qu'est intervenu, dans le règlement de l'affaire, un élément nouveau, grâce auquel l'accord a pu se faire. L'intervention possible de la justice fera réfléchir le capteur en même temps qu'elle assurera une réparation dans le cas d'une destruction sans motif.

Tel est l'esprit général des dispositions de ce chapitre.

ARTICLE 48.

Un navire neutre saisi ne peut être détruit par le capteur, mais il doit être conduit dans tel port qu'il appartiendra pour y être statué ce que de droit sur la validité de la capture.

Le principe général est très simple. Un navire neutre saisi ne peut être détruit par le capteur ; cela peut être admis par tout le monde, quelle que soit la manière dont on envisage l'effet de la saisie. Le navire doit être conduit dans un port pour y être statué sur la validité de la prise. Il sera ou non amariné suivant les cas.

and to arrive at the precise applications, there will often be almost the same method of action, although the opinions advanced appeared to be entirely in conflict. To reach an agreement, it is first of all necessary that there should be a thorough understanding, which is not always the case. Thus it has become evident that those who declared for the right to destroy neutral prizes did not prétend to use this right wantonly and at every opportunity, but only by way of exception; and that, on the other hand, those who maintained the principle of prohibition of destruction admitted that the principle must give way in exceptional cases. It then became a question of agreeing on those exceptional cases to which, according to both views, the right to destroy should be confined. This was not all: there was need also for a guarantee against abuses in the exercise of this right; arbitrariness in the determination of these exceptional cases must be limited by imposing some real responsibility upon the captor. It was at this stage that a new idea was introduced in the making of the rule in this matter, thanks to which it was possible to arrive at an agreement. The possibility of intervention by a court of justice will make the captor reflect at the same time that it will secure reparation in cases where there was no reason for the destruction.

Such is the general spirit of the provisions of this chapter.

ARTICLE 48.

A captured neutral vessel is not to be destroyed by the captor, but must be taken into such port as is proper in order to determine there the rights as regards the validity of the capture.

The general principle is very simple. A neutral vessel which has been seized may not be destroyed by the captor; that may be admitted by every one, whatever view is taken as to the effect produced by the capture. The vessel must be taken into a port for the determination there as to the validity of the prize. A prize crew will or will not be put on board, according to circumstances.

ARTICLE 49.

Par exception, un navire neutre, saisi par un bâtiment belligérant, et qui serait sujet à confiscation, peut être détruit, si l'observation de l'article 48 peut compromettre la sécurité du bâtiment de guerre ou le succès des opérations dans lesquelles celui-ci est actuellement engagé.

La première condition pour que le navire saisi puisse être détruit est qu'il soit susceptible de confiscation d'après les circonstances. Si le capteur ne peut pas même songer à obtenir la confiscation du navire, comment pourrait-il avoir la prétention de le détruire?

La seconde est que l'observation du principe général soit de nature à compromettre la sécurité du bâtiment de guerre ou le succès des opérations dans lesquelles il est actuellement engagé. C'est la formule à laquelle on s'est arrêté après quelques tâtonnements. Il a été entendu que *compromettre la sécurité* était synonyme de mettre en danger le navire, et pourrait être traduit en anglais par *involve danger*. C'est naturellement au moment où a lieu la destruction qu'il faut se placer pour voir si les conditions sont ou non remplies. Le danger qui n'existait pas au moment même de la saisie peut s'être manifesté quelque temps après.

ARTICLE 50.

Avant la destruction, les personnes qui se trouvent à bord devront être mises en sûreté, et tous les papiers de bord et autres pièces, que les intéressés estimeront utiles pour le jugement sur la validité de la capture, devront être transbordés sur le bâtiment de guerre.

La disposition prévoit des précautions à prendre dans l'intérêt des personnes et dans celui de l'administration de la justice.

ARTICLE 51.

Le capteur qui a détruit un navire neutre doit, préalablement à tout jugement sur la validité de la capture, justifier en fait n'avoir agi qu'en présence d'une nécessité exceptionnelle, comme elle est prévue à l'article 49. Faute par lui

ARTICLE 49.

As an exception, a neutral vessel captured by a belligerent ship, and which would be liable to condemnation, may be destroyed if the observance of Article 48 would involve danger to the ship of war or to the success of the operations in which she is at the time engaged.

The first condition in order that a captured vessel may be destroyed is that she should be liable to condemnation upon the facts of the case. If the captor cannot even hope to obtain the condemnation of the vessel, how can he lay claim to destroy her?

The second condition is that the observance of the general principle would naturally involve danger to the warship or to the success of the operations in which she is engaged at the time. This is the regulation on which agreement was reached after various tentative propositions. It was understood that *compromettre la sécurité* was synonymous with *mettre en danger le navire*, and might be translated into English by, *involve danger*. It is, of course, the situation at the moment when the destruction takes place which must be considered in order to decide whether the conditions are or are not fulfilled. A danger which did not exist at the actual moment of the capture may have appeared some time afterwards.

ARTICLE 50.

Before the destruction, the persons on board must be placed in safety, and all the ship's papers and other documents which the parties interested consider relevant for the decision as to the validity of the capture must be taken on board the ship of war.

This provision makes known the precautions to be taken in the interests of the persons and of the administration of justice.

ARTICLE 51.

A captor who has destroyed a neutral vessel must, as a condition precedent to any decision upon the validity of the capture, establish in fact that he only acted in the face of an exceptional necessity such as is contemplated in Article 49.

de ce faire, il est tenu à indemnité vis-à-vis des intéressés, sans qu'il y ait à rechercher si la capture était valable ou non.

Ce texte donne une garantie contre la destruction arbitraire des prises par l'établissement d'une responsabilité effective du capteur qui a opéré la destruction. Ce capteur doit, en effet, avant tout jugement sur la validité de la prise, justifier en fait qu'il était bien dans un des cas exceptionnels qui sont prévus. La justification sera faite contradictoirement avec le neutre qui, s'il n'est pas content de la décision du tribunal national des prises, pourra se pourvoir devant la juridiction internationale. Cette justification est donc une condition préalable à remplir par le capteur. S'il ne le fait pas, il doit indemniser les intéressés au navire et au chargement, sans qu'il y ait à rechercher si la prise était valable ou nulle. Il y a donc là une sanction sérieuse de l'obligation de ne détruire la prise que dans des cas déterminés, c'est une peine pécuniaire qui frappe le capteur. Si, au contraire, la justification est faite, le procès de prise se suit comme à l'ordinaire; lorsque la prise est déclarée valable, aucune indemnité n'est due; quand elle est déclarée nulle, les intéressés ont droit à être indemnisés. Le recours devant la Cour Internationale ne peut être formé que quand la décision du tribunal des prises est intervenue sur le fond et non pas aussitôt après que la question préalable a été jugée.

ARTICLE 52.

Si la capture d'un navire neutre, dont la destruction a été justifiée, est ensuite déclarée nulle, le capteur doit indemniser les intéressés en remplacement de la restitution à laquelle ils auraient droit.

ARTICLE 53.

Si des marchandises neutres qui n'étaient pas susceptibles de confiscation ont été détruites avec le navire, le propriétaire de ces marchandises a droit à une indemnité.

Le navire détruit contenait des marchandises neutres non susceptibles de confiscation; le propriétaire de ces

Failing to do this, he must compensate the parties interested without examination as to whether or not the capture was valid.

This provision gives a guarantee against the arbitrary destruction of prizes by establishing a real responsibility of the captor who has carried out the destruction. The captor must actually, before any decision respecting the validity of the prize, prove that he was really in such an exceptional situation as was specified. This proof must be established in a manner to meet the opposition of the neutral, who, if not satisfied with the decision of the national prize court, may take his case before the International Court. This proof is, therefore, a condition precedent which the captor must fulfil. If he does not do this, he must compensate those interested in the vessel and the cargo, without any investigation as to whether the capture was or was not valid. Accordingly there is a positive sanction of the obligation not to destroy a prize except in the specified cases; this sanction is a fine inflicted on the captor. If, on the other hand, this proof is established, the prize procedure follows the usual course; if the prize is declared valid, no compensation is due; if it is declared void, those interested have a right to be compensated. Resort to the International Court can be had only after the decision of the prize court has been rendered on the whole matter, and not immediately after the preliminary question has been decided.

ARTICLE 52.

If the capture of a neutral vessel, of which the destruction has been justified, is subsequently held to be invalid, the captor must compensate those interested, in place of the restitution to which they would have been entitled.

ARTICLE 53.

If neutral goods which were not liable to condemnation have been destroyed with the vessel, the owner of such goods is entitled to compensation.

If a vessel which has been destroyed carried neutral goods not liable to condemnation: the owner of such

marchandises a, en tout cas, droit à une indemnité, c'est-à-dire sans qu'il y ait à distinguer suivant que la destruction était ou non justifiée. C'est équitable et c'est une garantie de plus contre une destruction arbitraire.

ARTICLE 54.

Le capteur a la faculté d'exiger la remise ou de procéder à la destruction des marchandises confiscales trouvées à bord d'un navire qui lui-même n'est pas sujet à confiscation, lorsque les circonstances sont telles que, d'après l'article 49, elles justifieraient la destruction d'un navire passible de confiscation. Il mentionne les objets livrés ou détruits sur le livre de bord du navire arrêté et se fait remettre par le capitaine copie certifiée conforme de tous papiers utiles. Lorsque la remise ou la destruction a été effectuée et que les formalités ont été remplies, le capitaine doit être autorisé à continuer sa route.

Les dispositions des articles 51 et 52 concernant la responsabilité du capteur qui a détruit un navire neutre sont applicables.

Un croiseur rencontre un navire de commerce neutre portant de la contrebande dans une proportion inférieure à celle qui est prévue par l'article 40. Il peut amarrer le navire et le conduire dans un port pour y être jugé. Il peut, conformément à ce qui est réglé par l'article 44, accepter la remise de la contrebande qui lui est offerte par le navire arrêté. Mais, qu'arrivera-t-il si aucune de ces solutions n'intervient? Le navire arrêté n'offre pas de remettre la contrebande et le croiseur n'est pas en situation de conduire le navire dans un de ses ports. Le croiseur est-il obligé de laisser aller un navire neutre avec la contrebande qu'il porte? Cela a paru excessif, au moins dans certaines circonstances exceptionnelles. Ce sont celles-là mêmes qui justifieraient la destruction du navire, s'il était susceptible de confiscation. En pareil cas, le croiseur pourra exiger la remise ou procéder à la destruction des marchandises confiscales. Les raisons qui ont fait admettre la destruction du navire pourront

goods has, in every case, a right to compensation, that is to say, without having to distinguish as to whether the destruction was or was not justified. This is equitable and is a further guarantee against arbitrary destruction.

ARTICLE 54.

The captor has the right to require the giving up of, or to proceed to destroy, goods liable to condemnation found on board a vessel which herself is not liable to condemnation, provided that the circumstances are such as, according to Article 49, justify the destruction of a vessel liable to condemnation. The captor enters the goods delivered or destroyed in the logbook of the vessel stopped, and must procure from the master duly certified copies of all relevant papers. When the giving up or destruction has been completed, and the formalities have been fulfilled, the master must be allowed to continue his voyage.

The provisions of Articles 51 and 52 respecting the obligations of a captor who has destroyed a neutral vessel are applicable.

A cruiser encounters a neutral merchant vessel carrying contraband in a proportion less than that specified in Article 40. The captain of the cruiser may put a prize crew on board the vessel and take her into a port for adjudication. He may, in conformity with the provisions of Article 44, accept the delivery of the contraband which is offered to him by the vessel stopped. But what is to happen if neither of these solutions is reached? The vessel stopped does not offer to deliver the contraband, and the cruiser is not in a position to take the vessel into one of her ports. Is the cruiser obliged to let the neutral vessel go with the contraband on board? This has seemed excessive, at least in certain exceptional circumstances. These are in fact the same which would have justified the destruction of the vessel, if she had been liable to condemnation. In such a case the cruiser may require the delivery, or proceed to the destruction, of the goods liable to condemnation. The reasons which warrant the

justifier la destruction des marchandises de contrebande, d'autant plus que les considérations d'humanité qui peuvent être invoquées en cas de destruction du navire sont écartées ici. Contre une exigence arbitraire du croiseur, il y a les mêmes garanties qui ont permis de reconnaître la faculté de détruire le navire. Le croiseur doit préalablement justifier qu'il se trouvait bien dans les circonstances exceptionnelles prévues; sinon, il est condamné à la valeur des marchandises livrées ou détruites sans qu'il y ait à rechercher si elles constituaient ou non de la contrebande de guerre.

La disposition prescrit des formalités qui sont nécessaires pour constater le fait même et pour mettre la juridiction des prises à même de statuer.

Naturellement, une fois que la remise a été effectuée ou que la destruction a été opérée et que les formalités ont été remplies, le navire arrêté doit être laissé libre de continuer sa route.

Chapitre V.—DU TRANSFERT DE PAVILLON.

Un navire de commerce ennemi est sujet à capture, tandis qu'un navire de commerce neutre est respecté. On comprend, dès lors, qu'un croiseur belligérant, rencontrant un navire de commerce qui se réclame d'une nationalité neutre, ait à rechercher si cette nationalité a été légitimement acquise ou si elle n'a pas eu pour but de soustraire le navire aux risques auxquels il aurait été exposé s'il avait gardé son ancienne nationalité. La question se présente naturellement quand le transfert est de date relativement récente, au moment où a lieu la visite, que ce transfert soit, du reste, antérieur, ou postérieur à l'ouverture des hostilités. Elle est résolue différemment suivant qu'on se place plutôt au point de vue de l'intérêt du commerce ou plutôt au point de vue de l'intérêt des belligérants. Il est heureux que l'on se soit entendu sur un règlement qui concilie les deux intérêts dans la mesure du possible et qui renseigne les belligérants et le commerce neutre.

destruction of the vessel would justify the destruction of the contraband goods, the more so as the considerations of humanity which may be invoked in case of the destruction of a vessel do not here apply. Against an arbitrary demand by the cruiser there are the same guarantees as those which made it possible to recognize the right to destroy the vessel. The captor must, as a condition precedent, prove that he really found himself in the exceptional circumstances specified; failing this, he is penalized to the value of the goods delivered or destroyed, without investigation as to whether they were or were not contraband.

The regulation prescribes certain formalities which are necessary to establish the facts of the case and to make the prize court free to adjudicate.

Of course, when once the delivery of the goods has been effected or their destruction has taken place, and the formalities have been carried out, the vessel which has been stopped must be left free to continue her voyage.

Chapter V.—TRANSFER OF FLAG.

An enemy merchant vessel is liable to capture, whereas a neutral merchant vessel is spared. It may therefore be understood that a belligerent cruiser encountering a merchant vessel which lays claim to neutral nationality has to inquire whether such nationality has been acquired legitimately or for the purpose of shielding the vessel from the risks to which she would have been exposed if she had retained her former nationality. This question naturally arises when the transfer is of a date comparatively recent at the moment at which the visit and search takes place, whether the transfer may actually be before, or after, the opening of hostilities. The question will be answered differently according as it is looked at more from the point of view of commercial or more from the point of view of belligerent interests. It is fortunate that agreement has been reached on a rule which conciliates both these interests so far as possible and which informs belligerents and neutral commerce as to their position.

ARTICLE 55.

Le transfert sous pavillon neutre d'un navire ennemi, effectué avant l'ouverture des hostilités, est valable à moins qu'il soit établi que ce transfert a été effectué en vue d'éluder les conséquences qu'entraîne le caractère de navire ennemi. Il y a néanmoins présomption de nullité si l'acte de transfert ne se trouve pas à bord, alors que le navire a perdu la nationalité belligérante moins de soixante jours avant l'ouverture des hostilités; la preuve contraire est admise.

Il y a présomption absolue de validité d'un transfert effectué plus de trente jours avant l'ouverture des hostilités, s'il est absolu, complet, conforme à la législation des pays intéressés, et s'il a cet effet que le contrôle du navire et le bénéfice de son emploi ne restent pas entre les mêmes mains qu'avant le transfert. Toutefois, si le navire a perdu la nationalité belligérante moins de soixante jours avant l'ouverture des hostilités et si l'acte de transfert ne se trouve pas à bord, la saisie du navire ne pourra donner lieu à des dommages et intérêts.

La règle générale, posée par l'alinéa 1^{er}, est que le transfert sous pavillon neutre d'un navire ennemi est valable, en supposant, bien entendu, que les conditions juridiques ordinaires de validité ont été remplies. C'est au capteur, s'il veut faire annuler ce transfert, à établir que le transfert a eu pour but d'éluder les conséquences de la guerre que l'on prévoyait. Il y a un cas considéré comme suspect, celui dans lequel l'acte de transfert ne se trouve pas à bord, alors que le navire a changé de nationalité moins de soixante jours avant l'ouverture des hostilités. La présomption de validité établie au profit du navire par l'alinéa 1^{er} est renversée au profit du capteur. Il y a présomption de nullité du transfert, mais la preuve contraire est admise. Il peut être prouvé, pour l'écarter, que le transfert n'a pas été opéré en vue d'éluder les conséquences de la guerre; il va sans dire que les conditions juridiques ordinaires de validité doivent avoir été remplies.

On a voulu donner au commerce cette garantie que le droit de faire considérer un transfert comme nul pour ce

ARTICLE 55.

The transfer of an enemy vessel to a neutral flag, effected before the opening of hostilities, is valid, unless it is proved that such transfer was made in order to evade the consequences which the enemy character of the vessel would involve. There is, however, a presumption that the transfer is void if the bill of sale is not on board in case the vessel has lost her belligerent nationality less than sixty days before the opening of hostilities. Proof to the contrary is admitted.

There is absolute presumption of the validity of a transfer effected more than thirty days before the opening of hostilities if it is absolute, complete, conforms to the laws of the countries concerned, and if its effect is such that the control of the vessel and the profits of her employment do not remain in the same hands as before the transfer. If, however, the vessel lost her belligerent nationality less than sixty days before the opening of hostilities, and if the bill of sale is not on board, the capture of the vessel would not give a right to compensation.

The general rule laid down in the first paragraph is that the transfer of an enemy vessel to a neutral flag is valid, assuming, of course, that the ordinary legal requirements relative to validity have been fulfilled. It is for the captor, if he wishes to have the transfer annulled, to prove that the object of the transfer was to evade the consequences of the war in prospect. There is one case which is regarded as suspicious, that, namely, in which the bill of sale is not on board when the ship has changed her nationality less than sixty days before the opening of hostilities. The presumption of validity set up by the first paragraph in favour of the vessel is transposed in favour of the captor. It is presumed that the transfer is void, but proof to the contrary may be admitted. With a view to establishing the contrary, proof may be given that the transfer was not made in order to evade the consequences of the war; it is unnecessary to add that the ordinary legal requirements relative to validity must have been fulfilled.

There was a wish to give to commerce a guarantee that the right to regard a transfer as void on the ground that

motif qu'il aurait eu pour but d'éluder les conséquences de la guerre ne s'étendrait pas trop loin et ne comprendrait pas une période trop étendue. En conséquence, si le transfert a été effectué plus de trente jours avant l'ouverture des hostilités, il ne peut être attaqué pour cette seule cause, et il est considéré comme absolument valable, s'il a été fait dans des conditions qui en démontrent le caractère sérieux et définitif et qui sont les suivantes: le transfert doit être absolu, complet, et conforme à la législation des pays intéressés et il a pour effet de mettre le contrôle et les bénéfices du navire entre d'autres mains. Ces conditions établies, le capteur n'est pas admis à prétendre que le vendeur prévoyait la guerre dans laquelle son pays allait être engagé et voulait, par la vente, se soustraire aux risques qu'elle lui aurait fait courir pour les navires dont il opérait le transfert. Si, même dans cette hypothèse, le navire est rencontré par un croiseur et qu'il n'ait pas l'acte de transfert à bord, il pourra être saisi lorsque le changement de nationalité a eu lieu moins de soixante jours avant l'ouverture des hostilités; cette circonstance le rend suspect. Mais si, devant la juridiction des prises, il fait les justifications prévues par l'alinéa 2, il doit être relâché; seulement il ne pourra obtenir des dommages et intérêts, attendu qu'il y avait eu motif suffisant pour saisir le navire.

ARTICLE 56.

Le transfert sous pavillon neutre d'un navire ennemi, effectué après l'ouverture des hostilités, est nul, à moins qu'il soit établi que ce transfert n'a pas été effectué en vue d'éluder les conséquences qu'entraîne le caractère de navire ennemi.

Toutefois, il y a présomption absolue de nullité:

1° *Si le transfert a été effectué pendant que le navire est en voyage ou dans un port bloqué.*

2° *Si il y a faculté de réméré ou de retour.*

3° *Si les conditions, auxquelles est soumis le droit de pavillon d'après la législation du pavillon arboré, n'ont pas été observées.*

Pour le transfert postérieur à l'ouverture des hostilités, la règle est plus simple: le transfert n'est valable que s'il

it was made in order to evade the consequences of war should not extend too far, and should not cover too long a period. Consequently, if the transfer has been made more than thirty days before the opening of hostilities, it cannot be assailed on that ground alone, and it is regarded as unquestionably valid if it has been made under conditions which show its character is genuine and final; these are as follows: the transfer must be absolute, complete, and in conformity with the laws of the countries concerned, and its effect is to place the control of, and the profits earned by the vessel in other hands. When once these conditions are established, the captor is not allowed to contend that the vendor foresaw the war in which his country was about to be engaged, and wished by the sale to shield himself from the risks which he would incur in respect of the vessels he was transferring. Even in this case, however, if the vessel is encountered by a cruiser and her bill of sale is not on board, she may be captured if the change of nationality has taken place less than sixty days before the opening of hostilities; that circumstance renders her suspect. But if before the prize court she furnishes the proof specified by the second paragraph, she must be released; though she cannot obtain compensation, inasmuch as there was sufficient reason for capturing the vessel.

ARTICLE 56.

The transfer of an enemy vessel to a neutral flag, effected after the opening of hostilities, is void unless it is proved that such transfer was not made in order to evade the consequences which the enemy character of the vessel would involve.

There is, however, absolute presumption that a transfer is void.

(1) *If the transfer has been made during a voyage or in a blockaded port.*

(2) *If there is a right of redemption or of revision.*

(3) *If the requirements upon which the right to fly the flag depends according to the laws of the country of the flag hoisted have not been observed.*

Respecting transfer after the opening of hostilities the rule is more simple: the transfer is valid only if it is

est établi qu'il n'a pas eu pour but d'éluder les conséquences qu'entraîne le caractère de navire ennemi. C'est la solution inverse de celle qui est admise pour le transfert antérieur à l'ouverture des hostilités; présomption de validité dans ce dernier, présomption de nullité dans celui dont il s'agit maintenant, sauf la possibilité de faire la preuve contraire. Il pourrait être établi, par exemple, que le transfert est la suite d'une transmission héréditaire.

L'article 56 indique des cas dans lesquels la présomption de nullité est absolue pour des motifs qui se comprennent aisément: dans le premier, le lien entre le transfert et le risque de guerre couru par le navire apparaît clairement; dans le second, l'acquéreur se présente comme un prête-nom devant être considéré comme propriétaire du navire pendant une période dangereuse, après laquelle le vendeur reprendra son navire; enfin, le troisième cas aurait pu à la rigueur être sous-entendu, le navire qui se réclame d'une nationalité neutre devant naturellement justifier qu'il a droit à cette nationalité.

On avait d'abord prévu le cas où le navire est, après le transfert, maintenu dans le service auquel il était affecté auparavant. Il y a là une circonstance suspecte au plus haut point; le transfert paraît fictif, puisque rien n'est changé dans le service du navire. Cela s'applique, par exemple, au cas d'une même ligne de navigation desservie par le navire après et avant le transfert. On a objecté que, parfois, la présomption absolue serait trop rigoureuse, que certains navires, comme les navires pétroliers, ne pouvaient, à raison de leur construction, être affectés qu'à un service déterminé. Pour tenir compte de cette observation, le mot *trajet* avait été ajouté, de sorte qu'il aurait fallu que le navire eût été maintenu *dans les mêmes service et trajet*; il semblait que l'on donnait, de cette façon, une satisfaction suffisante à la réclamation. Néanmoins, sur une insistance en vue de la suppression du cas dans l'énumération, cette suppression a été admise. Il en résulte que le transfert rentre alors dans l'application de la règle générale; il est bien présumé nul, mais la preuve contraire est admise.

proved that it has not been made in order to evade the consequences which the enemy character of a vessel would involve. This is the opposite solution from that admitted for the transfer before the opening of hostilities; in that case there is a presumption that the transfer is valid; in the present, that it is void, subject to the possibility of furnishing proof to the contrary. It might be proved, for instance, that the transfer had taken place by inheritance.

Article 56 mentions cases in which the presumption of nullity is absolute, for reasons which can be readily understood: in the first case, the connection between the transfer and the war risk run by the vessel clearly appears; in the second, the transferee, one merely in name, is to be regarded as owner during a dangerous period, after which the vendor will recover his vessel; lastly, the third case might strictly be inferred, since the vessel which claims a neutral nationality must naturally prove that she has a right to that nationality.

Provision was at one time made for the case of a vessel which was retained, after the transfer, in the trade in which she had previously been engaged. This would be a circumstance in the highest degree suspicious; the transfer has a fictitious appearance, since nothing is changed as regards the vessel's trade. This would apply, for instance, in case the vessel maintained the same line of sailing before and after the transfer. It was, however, objected that the absolute presumption would sometimes be too severe, as certain vessels, for example, tank-ships, could, on account of their build, engage only in a definite trade. To recognize this objection, the word "*route*" was added, so that it would have been necessary that the vessel should be retained *in the same trade and on the same route*; it was thought that in this way there would be given to the contention sufficient consideration. However, in consideration of the insistence on the suppression of this case from the list, its suppression has been conceded. Consequently the transfer now comes within the provision of the general rule; it is certainly presumed to be void, but proof to the contrary is admitted.

Chapitre VI.—DU CARACTÈRE ENNEMI.

La règle inscrite dans la Déclaration de Paris, “le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie, à l’exception de la contrebande de guerre,” répond trop au progrès des mœurs, a trop pénétré l’opinion publique pour qu’en présence d’une application si générale, on n’y voie pas un principe de droit commun, qu’il n’est plus même question de discuter. Aussi le caractère neutre ou ennemi des navires de commerce n’a-t-il pas seulement pour conséquence de décider de la validité de leur capture, mais encore du sort des marchandises, autres que la contrebande, qui sont trouvées à leur bord. Une remarque générale analogue peut être faite au sujet du caractère neutre ou ennemi de la marchandise. Personne ne songe à contester aujourd’hui le principe d’après lequel, “la marchandise neutre, à l’exception de la contrebande de guerre, n’est pas saisissable sous pavillon ennemi.” Ce n’est donc que dans le cas où elle est trouvée à bord d’un navire ennemi, que se pose la question de savoir si une marchandise est neutre ou ennemie.

La détermination du caractère neutre ou ennemi apparaît ainsi comme le développement des deux principes consacrés en 1856, ou mieux comme le moyen d’en assurer la juste application pratique.

L’utilité de dégager, à cet égard, des pratiques des différents pays des règles claires et simples n’a, pour ainsi dire, pas besoin d’être démontrée. Pour le commerce, l’incertitude des risques de capture, si elle n’est pas une cause d’arrêt total, est tout au moins la pire des entraves. Le commerçant doit savoir les risques qu’il court en chargeant sur tel ou tel navire; l’assureur, s’il ignore la gravité de ses risques, est forcé d’exiger des primes de guerre souvent exorbitantes ou insuffisantes.

Les règles qui forment ce chapitre ne sont malheureusement pas complètes; quelques points importants ont dû être laissés de côté, comme on l’a déjà vu par ce qui a été dit dans les explications préliminaires et comme cela sera précisé plus loin.

Chapter VI.—ENEMY CHARACTER.

The rule contained in the Declaration of Paris, that “the neutral flag covers enemy goods, with the exception of contraband of war,” corresponds so closely to advanced usage, has so entered into the public mind that, in the face of so extensive an application, it must be recognized as a principle of general law which is no longer even a question for discussion. The neutral or enemy character of merchant vessels accordingly determines not only the question of the validity of their capture, but also the fate of the goods, other than contraband, which are found on board. A similar general observation may be made with reference to the neutral or enemy character of goods. No one thinks of contesting to-day the principle according to which “neutral goods, with the exception of contraband of war, are not liable to capture under an enemy flag.” It is, therefore, only in the case where goods are found on board an enemy ship that the question whether they are neutral or enemy property arises.

The determination of neutral or enemy character thus appears as a development of the two principles laid down in 1856, or rather as a means of securing their just application in practice.

The advantage of deducing from the practices of different countries some clear and simple rules on this subject may be said to need no demonstration. If the uncertainty as to the risk of capture does not cause an entire suspension of commerce, it is at least the most serious of hindrances. A trader ought to know the risks which he runs in putting his goods on board this or that ship; the underwriter, if ignorant of the extent of those risks, is obliged to charge war premiums often either exorbitant or else inadequate.

The rules which form this chapter are, unfortunately, incomplete; certain important points had to be laid aside, as has been already seen in what has been said in the introductory explanations, and as will be clearly shown later.

ARTICLE 57.

Sous réserve des dispositions relatives au transfert de pavillon, le caractère neutre ou ennemi du navire est déterminé par le pavillon qu'il a le droit de porter.

Le cas où le navire neutre se livre à une navigation réservée en temps de paix reste hors de cause et n'est nullement visé par cette règle.

Le principe est donc que *le caractère neutre ou ennemi du navire est déterminé par le pavillon qu'il a le droit de porter*. C'est une règle simple qui paraît bien répondre à la situation spéciale des navires, si on les compare aux autres biens meubles et notamment aux marchandises. A plus d'un point de vue, ils ont une sorte d'individualité; notamment ils ont une nationalité, un *caractère national*. Cette nationalité est manifestée par le droit de pavillon; elle place les navires sous la protection et le contrôle de l'État dont ils relèvent; elle les soumet à la souveraineté et aux lois de cet État et, le cas échéant, à ses réquisitions. C'est là le critérium le plus sûr que le navire est bien un des éléments de la force maritime marchande d'un pays et, par conséquent, le meilleur critérium pour déterminer s'il est neutre ou ennemi. Aussi convient-il de s'y attacher exclusivement et d'écarter ce qui se rattache à la personnalité du propriétaire.

Le texte dit: le pavillon que le navire a le *droit de porter*; cela s'entend naturellement du pavillon que le navire est, s'il ne l'a fait, en droit d'arborer, conformément aux lois qui régissent le port de ce pavillon.

L'article 57 réserve les dispositions relatives au transfert de pavillon pour lesquelles il suffit de renvoyer aux articles 55 et 56; il pourra se faire qu'un navire ait bien le droit de porter un pavillon neutre, au point de vue de la législation du pays dont il se réclame, mais soit considéré comme ennemi par un belligérant, parce que le

ARTICLE 57.

Subject to the provisions respecting the transfer of flag, the neutral or enemy character of a vessel is determined by the flag which she has the right to fly.

The case in which a neutral vessel is engaged in a trade which is reserved in time of peace, remains outside the scope of, and is in no wise affected by, this rule.

The principle, therefore, is that *the neutral or enemy character of a vessel is determined by the flag which she has the right to fly*. It is a simple rule which appears satisfactorily to meet the special case of ships, as compared with other movable property, and especially with merchandise. From more than one point of view, ships have a kind of individuality; especially they have a nationality, a national *character*. This nationality is manifest in the right to fly the flag; it places the ships under the protection and control of the State to which they belong; it makes them amenable to the sovereignty and to the laws of that State, and, should the occasion arise, to requisition. This is the surest test of whether a vessel is really a part of the merchant marine of a country, and therefore the best test for determining whether she is neutral or enemy. It is, moreover, expedient to rely exclusively upon this test, and to discard whatever is connected with the personal status of the owner.

The text mentions: the flag which the vessel has the *right to fly*; that means, naturally, the flag which, whether she is actually flying it or not, the vessel has the right to display according to the laws which govern the port of the flag.

Article 57 safeguards the provisions respecting transfer of flag, as to which it is sufficient to refer to Articles 55 and 56; it might be that a vessel would really have the right to fly a neutral flag, from the point of view of the law of the country to which she claims to belong, but may be regarded as an enemy by a belligerent, because the

transfert à la suite duquel il a porté le pavillon neutre tombe sous le coup de l'article 55 ou de l'article 56.

Enfin, la question de savoir si un navire perd son caractère neutre, lorsqu'il effectue une navigation que l'ennemi réservait avant la guerre aux seuls navires nationaux a été soulevée. Une entente n'a pu avoir lieu, comme cela a été expliqué plus haut à propos du chapitre sur *l'Assistance hostile*, et la question est restée absolument entière, comme l'alinéa 2 de l'article 57 prend soin de le dire.

ARTICLE 58.

Le caractère neutre ou ennemi des marchandises trouvées à bord d'un navire ennemi est déterminé par le caractère neutre ou ennemi de leur propriétaire.

A la différence des navires, les marchandises n'ont pas une individualité propre; on fait dépendre leur caractère neutre ou ennemi de la personnalité de leur propriétaire. C'est ce qui a prévalu après un examen approfondi de diverses opinions tendant à s'attacher à l'origine des marchandises, à la personne du porteur de risques, du réclamateur ou de l'expéditeur. Le critérium adopté par l'article 58 paraît, d'ailleurs, conforme aux termes de la Déclaration de Paris comme à ceux de la Convention de La Haye du 18 octobre 1907, sur l'établissement d'une Cour Internationale des prises, où il est parlé des *propriétés neutres ou ennemies* (articles 1, 3, 4 et 8).

Mais il ne faut pas se dissimuler que l'article 58 ne résout qu'une partie du problème, la plus simple; c'est le caractère neutre ou ennemi du propriétaire qui détermine le caractère des marchandises, mais à quoi s'attachera-t-on pour déterminer le caractère neutre ou ennemi du propriétaire? On ne le dit pas, parce qu'il a été impossible d'arriver à une entente sur ce point. Les opinions ont été partagées entre le *domicile* et la *nationalité*; il est inutile de reproduire ici les arguments

transfer in virtue of which she has hoisted the neutral flag is annulled by Article 55 or by Article 56.

Lastly, the question was raised whether a vessel loses her neutral character when she is engaged in a trade which the enemy, prior to the war, reserved for his national vessels. An agreement could not be reached, as has been explained above, in connection with the chapter on *Unneutral Service*, and the question remains wholly open, as the second paragraph of Article 57 is careful to state.

ARTICLE 58.

The neutral or enemy character of goods found on board an enemy vessel is determined by the neutral or enemy character of the owner.

Unlike ships, goods have no individuality of their own; their neutral or enemy character is made to depend upon the personal status of their owner. This conclusion has been reached after an exhaustive examination of different opinions, tending to fix their character by the origin of the goods, by the status of the person at whose risk they are, of the consignee, or of the consignor. The test adopted in Article 58 appears, moreover, to be in conformity with the terms of the Declaration of Paris, as also with those of the convention of The Hague of the 18th October, 1907, relative to the establishment of an International Prize Court, where mention is made of *neutral or enemy property* (Articles 1, 3, 4, and 8).

But it is necessary not to conceal the fact that Article 58 solves only a part of the problem, and that the simplest part; it is the neutral or enemy character of the owner which determines the character of the goods, but what is to determine the neutral or enemy character of the owner? This is not stated, because it has been impossible to arrive at an agreement on this point. Opinions were divided between *domicile* and *nationality*; it is useless to reproduce here the arguments adduced to sup-

invoqués dans les deux sens. On avait pensé à une sorte de transaction ainsi formulée :

“Le caractère neutre ou ennemi des marchandises trouvées à bord d'un navire ennemi est déterminé par la nationalité neutre ou ennemie de leur propriétaire et, en cas d'absence de nationalité ou en cas de double nationalité neutre et ennemie de leur propriétaire, par le domicile de celui-ci en pays neutre ou ennemi.”

“Toutefois, les marchandises appartenant à une société anonyme ou par actions sont considérées comme neutres ou ennemies selon que la société a son siège social en pays neutre ou ennemi.”

L'unanimité n'a pu être obtenue.

ARTICLE 59.

Si le caractère neutre de la marchandise trouvée à bord d'un navire ennemi n'est pas établi, la marchandise est présumée ennemie.

L'article 59 formule la règle traditionnelle d'après laquelle la marchandise trouvée à bord d'un navire ennemi est présumée ennemie sauf la preuve contraire ; ce n'est qu'une présomption simple laissant au revendiquant le droit, mais la charge de prouver ses droits.

ARTICLE 60.

Le caractère ennemi de la marchandise chargée à bord d'un navire ennemi subsiste jusqu'à l'arrivée à destination, nonobstant un transfert intervenu pendant le cours de l'expédition, après l'ouverture des hostilités.

Toutefois, si, antérieurement à la capture, un précédent propriétaire neutre exerce, en cas de faillite du propriétaire ennemi actuel, un droit de revendication légale sur la marchandise, celle-ci reprend le caractère neutre.

Cette disposition envisage le cas où une marchandise, étant propriété ennemie au moment de son départ, a été

port the two views. There was an idea of a possible agreement in the following form:

“The neutral or enemy character of goods found on board an enemy vessel is determined by the neutral or enemy nationality of their owner, or, in case of lack of nationality or of double nationality (neutral and enemy), of the owner, by his domicile in a neutral or enemy country;

“The goods belonging to a limited liability or joint stock company are, however, considered as neutral or enemy according as the company has its headquarters in a neutral or enemy country.”

Unanimity could not be obtained.

ARTICLE 59.

If the neutral character of goods found on board an enemy vessel is not proven, they are presumed to be enemy goods.

Article 59 enunciates the traditional rule according to which goods found on board an enemy vessel are, failing proof to the contrary, presumed to be enemy goods; this is merely a simple presumption, leaving to the claimant the right, but the burden, of proving his rights.

ARTICLE 60.

The enemy character of goods on board an enemy vessel continues until they reach their destination, notwithstanding an intervening transfer after the opening of hostilities while the goods are being forwarded.

If, however, prior to the capture, a former neutral owner exercises, on the bankruptcy of a present enemy owner, a legal right to recover the goods; they regain their neutral character.

This provision contemplates the case where goods, being enemy property at the time of departure have been

l'objet d'une vente ou d'un transfert pendant le cours du voyage. La facilité qu'il y aurait à garantir, au moyen d'une vente, la marchandise ennemie contre l'exercice du droit de capture, sauf à s'en faire rétrocéder la propriété à l'arrivée, a toujours conduit à ne pas tenir compte de ces transferts; le caractère ennemi subsiste.

Au point de vue du moment à partir duquel une marchandise doit être considérée comme devant prendre et conserver le caractère ennemi de son propriétaire, le texte est inspiré du même esprit d'équité qui a présidé à la Convention de La Haye sur le régime des bâtiments de commerce au début des hostilités, et du même désir de garantir les opérations entreprises dans la confiance du temps de paix. C'est seulement lorsque le transfert a lieu après l'ouverture des hostilités qu'il est, jusqu'à l'arrivée, inopérant au point de vue de la perte du caractère ennemi. Ce qu'on considère ici, c'est la date du transfert, et non la date du départ du navire. Car, bien que le navire parti avant la guerre, et resté peut-être dans l'ignorance de l'ouverture des hostilités, jouisse de ce chef d'une certaine exemption, la marchandise peut cependant avoir le caractère ennemi; le propriétaire ennemi de cette marchandise est à même de connaître la guerre, et c'est précisément pour cela qu'il cherchera à échapper à ses conséquences.

On a cru, toutefois, devoir ajouter sinon une restriction, du moins un complément jugé nécessaire. Dans un grand nombre de pays, le vendeur non payé a, en cas de faillite de l'acheteur, un droit de revendication légale (*stoppage in transitu*) sur les marchandises déjà devenues la propriété de l'acheteur, mais non encore parvenues jusqu'à lui. En pareil cas la vente est résolue, et, par l'effet de sa revendication, le vendeur reprend sa marchandise, sans être réputé avoir jamais cessé d'être propriétaire. Il y a là pour le commerce neutre, en cas de faillite non simulée, une garantie trop précieuse pour être sacrifiée, et le deuxième alinéa de l'article 60 a pour but de la sauvegarder.

the subject of a sale or transfer during the course of the voyage. The ease which it would afford for securing enemy goods against the exercise of the right of capture by means of a sale made subject to a reconveyance of the property on arrival has always led to a refusal to recognize such transfers; the enemy character subsists.

With regard to the moment commencing from which goods should be regarded as acquiring and retaining the enemy character of their owner, the text is inspired by the same spirit of equity as governed the convention of The Hague, relative to the status of merchant vessels on the opening of hostilities, and by the same desire to protect operations undertaken in the security of the time of peace. It is only when the transfer takes place after the opening of hostilities that it is, until the arrival, inoperative as regards the loss of enemy character. What is considered here is the date of the transfer, and not the date of the departure of the vessel. For, while the vessel which started before the war, and remains, perhaps, in ignorance of the opening of hostilities, may enjoy properly a degree of exemption, the goods may nevertheless possess enemy character; the enemy owner of these goods is in a position to know of the war, and it is for that very reason that he seeks to evade its consequences.

It was thought, however, obligatory to add, if not a limitation, at least a complement judged necessary. In a great number of countries an unpaid vendor has, in the event of the bankruptcy of the purchaser, a legal right to recover on the goods which have already become the property of the purchaser but which have not yet reached him (*stoppage in transitu*). In such a case the sale is annulled, and, in consequence of the recovery, the vendor retakes the goods and is not deemed ever to have ceased to be the owner. There is in this a protection to neutral commerce, in the case of a genuine bankruptcy, too valuable to be sacrificed, and the second paragraph of Article 60 is for the purpose of its preservation.

Chapitre VII.—DU CONVOI.

La pratique de convoi a, dans le passé, soulevé parfois de graves difficultés et même des conflits. Aussi peut-on constater avec satisfaction l'accord intervenu pour la régler.

ARTICLE 61.

Les navires neutres sous convoi de leur pavillon sont exempts de visite. Le commandant du convoi donne par écrit, à la demande du commandant d'un bâtiment de guerre belligérant, sur le caractère des navires et sur leur chargement, toutes informations que la visite servirait à obtenir.

Le principe posé est simple: un navire neutre convoyé par un navire de guerre de sa nation est exempt de visite. Le motif en est que le croiseur belligérant doit trouver dans les affirmations du commandant du convoi la garantie que lui procurerait l'exercice même du droit de visite; il ne peut, en effet, révoquer en doute ces affirmations, données par l'agent officiel d'un Gouvernement neutre, sans manquer à la courtoisie internationale. Si les Gouvernements neutres laissent les belligérants visiter les navires portant leur pavillon, c'est qu'ils ne veulent pas prendre la charge de la surveillance de ces navires, et qu'alors ils permettent aux belligérants de se protéger eux-mêmes. La situation change quand un Gouvernement neutre entend prendre cette charge; le droit de visite n'a plus la même raison d'être.

Mais il résulte de l'explication de la règle donnée pour le convoi que le Gouvernement neutre s'engage à donner aux belligérants toute garantie que les navires convoyés ne profitent pas de la protection qui leur est assurée pour agir contrairement à la neutralité—par exemple, pour transporter de la contrebande de guerre, pour fournir à un belligérant une assistance hostile, pour tenter de violer un blocus. Il faudra donc une surveillance sérieuse exercée au départ sur les navires devant être convoyés,

Chapter VII.—CONVOY.

The practice of convoy has, in the past, occasionally given rise to grave difficulties and even to conflicts. Therefore, there may be recorded with satisfaction the agreement reached for its regulation.

ARTICLE 61.

Neutral vessels under convoy of their national flag are exempt from search. The commander of a convoy gives, in writing, at the request of the commander of a belligerent ship of war, all information as to the character of the vessels and their cargoes, which could be obtained by visit and search.

The principle laid down is simple: a neutral vessel convoyed by a ship of war of her own nationality is exempt from visit and search. The reason for this is that the commander of the belligerent cruiser ought to find in the assurances of the commander of the convoy the guarantee that the exercise of the right of visit and search itself would afford; in fact, he cannot question the assurances given by the official representative of a neutral Government, without failing in international courtesy. If neutral Governments allow belligerents to visit and search vessels sailing under their flag, it is because they do not wish to assume the responsibility for the supervision of such vessels, and therefore allow belligerents to protect themselves. The situation changes when a neutral Government consents to assume that responsibility; the right of visit and search has no longer the same ground.

But it follows from the explanation of the rule given respecting convoy that the neutral Government undertakes to give the belligerents every guarantee that the vessels convoyed shall not take advantage of the protection which is accorded to them in order to do anything contrary to neutrality, for example, to carry contraband of war, to render unneutral service to the belligerent, to attempt to violate blockade. There is need, therefore, of a genuine supervision to be exercised from

et cette surveillance devra se poursuivre au cours du voyage. Le Gouvernement devra procéder avec vigilance pour empêcher tout abus du convoi, et il donnera en ce sens des instructions précises à l'officier chargé de commander un convoi.

Un croiseur belligérant recontre un convoi: il s'adresse au commandant de ce convoi, qui doit, sur sa demande, lui donner par écrit toutes les informations utiles sur les navires qui sont sous sa protection. On exige une déclaration écrite, parce qu'elle empêche les équivoques et les malentendus, qu'elle engage plus la responsabilité du commandant. Cette déclaration a pour but de rendre la visite inutile par le fait même qu'elle procure au croiseur les renseignements que la visite elle-même lui aurait fournis.

ARTICLE 62.

Si le commandant du bâtiment de guerre belligérant a lieu de soupçonner que la religion du commandant du convoi a été surprise, il lui communique ses soupçons. C'est au commandant du convoi seul qu'il appartient en ce cas de procéder à une vérification. Il doit constater le résultat de cette vérification par un procès-verbal dont une copie est remise à l'officier du bâtiment de guerre. Si des faits ainsi constatés justifient, dans l'opinion du commandant du convoi, la saisie d'un ou de plusieurs navires, la protection du convoi doit leur être retirée.

Le plus souvent le croiseur s'en tiendra à la déclaration que lui aura donnée le commandant du convoi, mais il peut avoir de sérieuses raisons de croire que la religion de ce commandant a été surprise, qu'un navire convoyé dont les papiers paraissent en règle, et ne présentent rien de suspect, transporte, en fait, de la contrebande adroitement dissimulée. Le croiseur peut communiquer ses soupçons au commandant du convoi. Une vérification

the outset over the vessels about to be convoyed, and that supervision should be continued throughout the voyage. The Government must act with vigilance so as to prevent all abuse of convoy, and will give to this end precise instructions to the officer placed in command of a convoy.

A belligerent cruiser encounters a convoy; she communicates with the commander of the convoy, who should, at her request, give in writing all relevant information respecting the vessels under his protection. A written declaration is required, because it prevents all ambiguities and misunderstandings, and because it binds more fully the responsibility of the commander. This declaration has for its aim to make visit and search unnecessary by the mere fact that this would afford to the cruiser the information which the visit and search itself would have supplied.

ARTICLE 62.

If the commander of the belligerent ship of war has reason to suspect that the confidence of the commander of the convoy has been abused, he communicates his suspicions to him. In such a case it is for the commander of the convoy alone to conduct an investigation. He must state the result of such investigation in a report, of which a copy is furnished to the officer of the ship of war. If, in the opinion of the commander of the convoy, the facts thus stated justify the capture of one or more vessels, the protection of the convoy must be withdrawn from such vessels.

Usually the commander of the cruiser will accept the declaration which the commander of the convoy will have given to him, but he may have serious grounds for thinking that the confidence of the commander has been betrayed, that a convoyed ship of which the papers are apparently regular and exhibit nothing suspicious is, in fact, carrying contraband cleverly concealed. The commander of cruiser may communicate his suspicions to the commander of the

peut être jugée nécessaire. Elle est faite par le commandant du convoi; c'est lui seul qui exerce l'autorité sur les navires placés sous sa protection. Il a paru toutefois que l'on éviterait souvent bien des difficultés, s'il était permis au belligérant d'assister à cette vérification; autrement il lui serait toujours possible de suspecter, sinon la bonne foi, du moins la vigilance ou la perspicacité du visiteur. Mais on n'a pas cru devoir imposer au commandant du convoi l'obligation de laisser l'officier du croiseur assister à la vérification. Il agira comme il le jugera bon: s'il accepte l'assistance d'un officier du croiseur, ce sera un acte de courtoisie ou de bonne politique. Il devra, dans tous les cas, dresser un procès-verbal de la vérification et en donner une copie à l'officier du croiseur.

Des divergences peuvent s'élever entre les deux officiers, spécialement à propos de la contrebande conditionnelle. Le caractère du port auquel sont destinés des blés peut être contesté; est-ce un port de commerce ordinaire? est-ce un port qui sert de base de ravitaillement pour les forces armées? La situation de fait produite par le convoi doit être, en ce cas, maintenue. Il pourra seulement y avoir une protestation de la part de l'officier du croiseur, et la difficulté sera réglée par la voie diplomatique.

La situation est tout autre si un navire convoyé est trouvé porteur de contrebande sans qu'une contestation puisse s'élever. Le navire n'a plus droit à la protection, parce que la condition à laquelle cette protection était subordonnée n'a pas été remplie. Il a trompé son propre Gouvernement d'abord et essayé de tromper un belligérant. Il doit alors être traité comme un navire de commerce neutre qui, dans les circonstances ordinaires, rencontre un croiseur belligérant et est visité par lui. Il ne peut se plaindre d'être ainsi traité rigoureusement, parce qu'il y a dans son cas une aggravation de la faute commise par un transporteur de contrebande.

convoy. An investigation may be considered necessary. It is made by the commander of the convoy; it is he alone who exercises authority over the vessels placed under his protection. It appeared, nevertheless, that much difficulty might often be avoided if the belligerent were allowed to be present at this investigation; otherwise he might still be able to suspect, if not the good faith, at least the vigilance and perspicacity of the one who makes the search. But it was not thought that an obligation to allow the officer of the cruiser to be present at the investigation should be imposed upon the commander of the convoy. He will act as he judges best; if he agrees to the presence of an officer of the cruiser, it will be as an act of courtesy or good policy. He must in every case make a report of the investigation and give a copy to the officer of the cruiser.

Differences may arise between the two officers, particularly in regard to conditional contraband. The character of a port to which grain is destined may be disputed. Is it an ordinary commercial port? Is it a port which serves as a base of supply for the armed forces? The situation in fact created by the convoy must in such a case prevail. There can be on the part of the officer of the cruiser only a protest, and the difficulty will be settled through the diplomatic channel.

The situation is altogether different if a convoyed vessel is found beyond the possibility of dispute to be carrying contraband. The vessel has no longer a right to protection, since the condition upon which such protection depends has not been fulfilled. She has deceived her own Government, and has tried to deceive the belligerent. She must therefore be treated as a neutral merchant vessel which, in the ordinary way encounters and is visited and searched by a belligerent cruiser. She cannot complain at being thus treated rigorously, since there is in her case an aggravation of the offence committed by a carrier of contraband.

Chapitre VIII.—DE LA RÉSISTANCE À LA VISITE.

Le sujet traité dans ce chapitre n'est pas mentionné dans le programme soumis en février 1908 par le Gouvernement Britannique; il se rattache étroitement à plusieurs des questions de ce programme, aussi s'est-il naturellement présenté à l'esprit au cours des discussions, et il a paru nécessaire de poser une règle sur laquelle on s'est facilement accordé.

Un croiseur belligérant rencontre un navire de commerce et le somme de s'arrêter pour qu'il soit procédé à la visite. Le navire sommé ne s'arrête pas et essaie de se soustraire à la visite par la fuite. Le croiseur peut employer la force pour l'arrêter, et le navire de commerce, s'il est avarié ou coulé, n'a pas le droit de se plaindre, puisqu'il a contrevenu à une obligation imposée par le droit des gens. S'il est arrêté et s'il est établi que c'est seulement pour éviter les ennuis de la visite qu'il avait recouru à la fuite, qu'il n'avait d'ailleurs commis aucun acte contraire à la neutralité, il ne sera pas puni pour sa tentative. S'il est constaté, au contraire, que le navire a de la contrebande à bord ou qu'il a, d'une façon quelconque, violé ses devoirs de neutre, il subira les conséquences de son infraction à la neutralité, mais il ne subira non plus aucune peine pour avoir tenté la fuite. Certains pensaient, au contraire, que le navire devrait être puni pour une tentative de fuite caractérisée comme pour une résistance violente. La possibilité de la confiscation engagerait, disait-on, le croiseur à ménager, dans la mesure du possible, le navire en fuite. Mais cette idée n'a pas prévalu.

ARTICLE 63.

La résistance opposée par la force à l'exercice légitime du droit d'arrêt, de visite et de saisie, entraîne, dans tous les cas, la confiscation du navire. Le chargement est passible du même traitement que subirait le chargement d'un navire

Chapter VIII.—RESISTANCE TO VISIT AND SEARCH:

The subject treated in this chapter is not mentioned in the programme submitted by the British Government in February 1908; it is closely related to several of the questions in that programme, and thus naturally attracted attention in the course of the discussions, and it has seemed necessary to frame a rule upon which there was ready agreement.

A belligerent cruiser encounters a merchant vessel and summons her to stop in order that it may proceed to visit and search. The vessel summoned does not stop, but tries to avoid visit and search by flight. The cruiser may employ force to stop her, and if the merchant vessel is damaged or sunk, she has no right to complain, since she has acted contrary to an obligation imposed upon her by the law of nations. If the vessel is stopped, and if it is shown that it was only in order to escape the inconvenience of visit and search that she had recourse to flight, and that otherwise she had done nothing contrary to neutrality, she will not be punished for her attempt. If, on the other hand, it is established that the vessel has contraband on board, or that she has in any way whatever violated her neutral obligations, she will suffer the consequences of her infraction of neutrality, but she will not undergo any further punishment for her attempt at flight. Some thought on the contrary that the ship should be punished for an obvious attempt at flight as much as for forcible resistance. It was said that the possibility of condemnation of the escaping vessel would lead the cruiser to spare her so far as possible. But this view did not prevail.

ARTICLE 63.

Forcible resistance to the legitimate exercise of the right of stoppage, visit and search, and capture, involves in all cases the condemnation of the vessel. The cargo is liable to the same treatment which the cargo of an enemy vessel would

ennemi; les marchandises appartenant au capitaine ou au propriétaire du navire sont considérées comme marchandises ennemies.

La situation est différente s'il y a résistance violente à l'action légitime du croiseur. Le navire commet un acte d'hostilité et doit, dès lors, être traité en ennemi; il sera donc soumis à confiscation, quand même la visite ne révélerait aucun fait contraire à la neutralité, et cela semble ne pouvoir soulever aucune difficulté.

Que faut-il décider du chargement? La formule qui a semblé la meilleure est celle d'après laquelle ce chargement sera traité comme celui qui serait à bord d'un navire ennemi. Cette assimilation entraîne les conséquences suivantes: le navire neutre qui a résisté devenant navire ennemi, la marchandise se trouvant à bord est présumée ennemie. Les neutres intéressés pourront réclamer leur propriété, conformément à la 3^e règle de la Déclaration de Paris, mais la marchandise ennemie sera confisquée parce que la règle *le pavillon couvre la marchandise* ne peut plus être invoquée, le navire saisi sur lequel elle se trouve étant considéré comme ennemi. On remarquera que le droit de réclamer la marchandise est reconnu à tous les neutres, même à ceux qui ont la nationalité du navire saisi; il paraîtrait excessif de les faire souffrir de l'acte du capitaine. Il y a toutefois une exception à l'égard des marchandises appartenant au propriétaire du navire. Il semble naturel qu'il supporte les conséquences des actes de son agent. Sa propriété à bord du navire sera donc traitée en marchandise ennemie. A plus forte raison, en est-il de même de la marchandise appartenant au capitaine.

Chapitre IX.—DES DOMMAGES ET INTÉRÊTS.

Ce chapitre a une portée très générale, puisque la disposition qu'il contient trouve son application dans les cas nombreux où un croiseur peut saisir un navire ou des marchandises.

undergo. Goods belonging to the master or owner of the vessel are regarded as enemy goods.

The situation is different if there is forcible resistance to the legitimate action of the cruiser. The vessel commits an act of hostility and must, from that moment, be treated as an enemy; she will therefore be subject to condemnation, even when the visit and search may not disclose any act contrary to neutrality, and this seemed to raise no difficulty.

What must be decided with regard to the cargo? The rule which seemed the best is that according to which the cargo will be treated like the cargo on board an enemy vessel. This assimilation involves the following consequences: the neutral vessel which has resisted becomes an enemy vessel, the goods on board are presumed to be enemy goods. Neutrals who are interested may claim their property, in accordance with Article 3 of the Declaration of Paris, but enemy goods will be condemned, because the rule *the flag covers the goods* cannot be adduced as the captured vessel on which they are found is considered an enemy. It will be noticed that the right to claim the goods is recognized for all neutrals, even for those who are of the nationality of the captured vessel; it would seem to be excessive to make such persons suffer for the action of the master. There is, however, an exception as regards the goods belonging to the owner of the vessel. It seems natural that he should bear the consequences of the acts of his agent. His property on board the vessel will therefore be treated as enemy goods. *A fortiori* it is the same for the goods belonging to the master.

Chapter IX. — COMPENSATION.

This chapter has a very general application, since the provision which it contains is operative in the numerous cases in which a cruiser may capture a vessel or goods.

ARTICLE 64.

Si la saisie du navire ou des marchandises n'est pas validée par la juridiction des prises ou si, sans qu'il y ait eu de mise en jugement, la saisie n'est pas maintenue, les intéressés ont droit à des dommages et intérêts, à moins qu'il y ait eu des motifs suffisants de saisir le navire ou les marchandises.

Un croiseur a saisi un navire neutre, par exemple, pour transport de contrebande ou violation de blocus. Le tribunal des prises relâche le navire en annulant la saisie. Cela ne suffit évidemment pas à dédommager les intéressés de la perte éprouvée par suite de la saisie, et cette perte a pu être considérable, puisque le navire a été, pendant un temps souvent très long, empêché de se livrer à son trafic ordinaire. Peuvent-ils demander à être indemnisés de ce préjudice? Rationnellement il faut admettre l'affirmative, si ce préjudice est immérité, c'est-à-dire si la saisie n'a pas été amenée par leur faute. Il peut arriver, en effet, que la saisie ait été motivée, parce que le capitaine du navire visité n'a pas produit des justifications qui devaient se trouver normalement à sa disposition et qui ont été fournies plus tard. Dans ce cas, il serait injuste que des dommages et intérêts fussent accordés. A l'inverse, s'il y a eu vraiment faute du croiseur, s'il a saisi dans un cas où il n'y avait pas de motifs suffisants de le faire, il est juste que des dommages et intérêts soient alloués.

Il peut arriver aussi qu'un navire saisi et conduit dans un port ait été relaxé par voie administrative sans intervention d'un tribunal de prises. En pareil cas, la pratique varie: dans certains pays, la juridiction des prises n'intervient que dans le cas d'une capture et ne pourrait statuer sur une demande de dommages-intérêts fondée sur ce que la saisie aurait été injustifiée; dans d'autres, la juridiction des prises serait compétente pour une demande de ce genre. Il y a là une inégalité peu équitable et il convient d'établir une règle qui produise

ARTICLE 64.

If the capture of a vessel or of goods is not upheld by the prize court, or if without being brought to judgment the captured vessel is released, those interested have the right to compensation, unless there were sufficient reasons for capturing the vessel or goods.

A cruiser has captured a neutral vessel, for example, on the ground of carriage of contraband or violation of blockade. The prize court releases the vessel declaring the capture void. This is evidently not enough to indemnify those interested for the loss incurred in consequence of the capture, and this loss may have been considerable, since the vessel has been during a period, often very long, prevented from engaging in her ordinary trade. May they claim to be compensated for this injury? Logically it is necessary that an affirmative answer should be given, if the injury is undeserved, that is to say, if the capture was not occasioned by some fault of the parties. It may, indeed, happen that the capture was for reason, since the master of the vessel visited and searched did not produce evidence which ought ordinarily to be available, and which was furnished later. In such a case it would be unjust that compensation should be awarded. On the other hand, if the cruiser has really been at fault, if she has made a capture in a case in which there were not sufficient reasons for doing so, it is just that compensation should be decreed.

It may also happen that a vessel which has been captured and taken into a port has been released by administrative action without intervention of a prize court. The practice, in such circumstances varies: in some countries the prize court has jurisdiction only on the question of a capture, and cannot adjudicate on a claim for compensation based upon the ground that the capture would have been held unjustifiable; in other countries the prize court would have competence in a claim of this kind. There is therefore a difference which is hardly equitable,

le même effet dans tous les pays. Il est raisonnable que toute saisie pratiquée sans motifs suffisants donne droit à des dommages-intérêts au profit des intéressés, sans qu'il y ait à distinguer suivant que la saisie a été ou non suivie d'une décision du tribunal des prises, et d'autant plus que c'est quand la saisie aura été le moins justifiée, que le navire pourra être relaxé par voie administrative. On a donc employé une formule générale pouvant comprendre tous les cas de saisie.

Il convient de remarquer que la question de savoir si les tribunaux nationaux de prises sont compétents pour statuer sur les dommages-intérêts n'est pas visée dans le texte. En tant qu'il y a un procès sur les propriétés saisies, aucun doute n'est possible. Dans la procédure engagée sur la validité de la capture, les intéressés auront l'occasion de faire valoir leur droit à une indemnité, et, si la décision du tribunal national ne leur donne pas satisfaction, ils pourront se pourvoir devant la Cour Internationale des prises. Si, au contraire, l'action du belligérant s'est bornée à une saisie, la législation du belligérant capteur décide si des tribunaux sont compétents pour connaître d'une demande en indemnité et, en cas d'affirmative, quels tribunaux sont compétents dans l'espèce; la Cour Internationale n'a, dans ce cas, aucune compétence d'après la Convention de La Haye. Au point de vue international, la voie diplomatique est la seule ouverte pour faire valoir la réclamation, qu'il s'agisse de se plaindre d'une décision effectivement rendue ou de suppléer à l'absence de juridiction.

On a posé la question de savoir s'il y avait lieu de distinguer les dommages directs et les dommages indirects subis par le navire ou la marchandise. Il a semblé qu'il valait mieux laisser la juridiction des prises libre d'apprécier le dédommagement dû, qui variera suivant les circonstances et dont le montant ne peut être déterminé à l'avance par des règles trop minutieuses.

Il n'a été parlé que du navire pour simplifier; mais ce qui a été dit s'applique naturellement à la cargaison

and it is desirable to lay down a rule which will produce the same result in all countries. It is reasonable that every capture effected without sufficient reasons should give to those interested a right to compensation, without distinguishing as to whether the capture has or has not been followed by a decision of a prize court, and this is all the more reasonable when the capture may have so little justification that the vessel is released by executive action. A general provision capable of covering all cases of capture has therefore been adopted.

It should be observed that the question whether the national prize tribunals are competent to adjudge compensation is not covered in the text. In so far as there are proceedings against the property captured, no doubt upon this point can be entertained. In the course of the proceedings taken upon the validity of a capture those interested have the opportunity to establish the validity of their right to indemnity, and, if the national tribunal does not give them satisfaction, they can appeal to the International Prize Court. If, on the other hand, the action of the belligerent has been confined to the capture, the law of the belligerent captor decides whether there are tribunals competent to entertain a demand for indemnity, and, if so, what tribunals are thus competent; the International Court has not, according to the convention of The Hague, any competence in such a case. From an international point of view, the diplomatic channel is the only one available for making such a claim effective, whether the complaint is founded on a decision actually delivered, or is due to the absence of right to adjudicate.

The question was raised as to whether it was fitting to distinguish between the direct and the indirect losses suffered by vessel or by goods. It seemed that it would be best to leave the prize court free to estimate the compensation due, which will vary according to the circumstances and of which the amount cannot be determined in advance by very detailed rules.

For the sake of simplicity, mention has only been made of the vessel, but what has been said applies of course to

saisie, puis relâchée. Ainsi la marchandise innocente, se trouvant à bord du navire saisi, subit tous les inconvénients de la saisie du navire. S'il y a eu des motifs suffisants de saisir le navire, que cette saisie soit maintenue ou non, les propriétaires de la cargaison n'ont aucun droit à des dommages et intérêts.

Il peut être utile d'indiquer certains cas dans lesquels la saisie du navire serait justifiée, quelle que pût être la décision du tribunal des prises. C'est notamment celui de jet, de suppression ou de destruction volontaire de tout ou partie des papiers de bord, provenant du fait du capitaine, de quelqu'un de l'équipage ou des passagers. Il y a là quelque chose qui justifie tous les soupçons et qui explique que le navire soit saisi, sauf au capitaine à rendre compte de sa conduite devant le tribunal des prises. Même si ce tribunal acceptait les explications données et ne trouvait pas de causes suffisantes de confiscation, les intéressés ne pourraient songer à réclamer des dommages-intérêts.

Un cas analogue serait celui où l'on trouverait à bord des papiers doubles, faux, ou falsifiés, alors que cette irrégularité se rattache à des circonstances de nature à influencer sur la saisie du navire.

Il a semblé suffisant que ces cas où la saisie s'expliquerait raisonnablement fussent mentionnés dans le Rapport sans faire l'objet d'une disposition expresse, et cela parce que l'indication de deux cas particuliers aurait pu faire croire que c'étaient les seuls dans lesquels la saisie se justifierait.

Tels sont les principes de droit international que la Conférence Navale s'est efforcée de reconnaître comme propres à régir pratiquement les rapports des peuples dans d'importantes matières pour lesquelles des règles précises faisaient jusqu'à présent défaut. Elle a continué ainsi l'œuvre de codification commencée par la Déclaration de Paris de 1856. Elle a travaillé dans le même esprit que la Deuxième Conférence de la Paix et, profitant des travaux faits à La Haye, elle a pu résoudre un certain nombre de problèmes que, faute de temps, cette Confé-

cargo captured and afterwards released. Thus the innocent goods on board a vessel which has been captured suffer all the inconveniences of the capture of the vessel. If there were sufficient reasons for capturing the vessel, whether the capture is or is not held to be valid, the owners of the cargo have no right to compensation.

It is perhaps useful to indicate certain cases in which the capture of a vessel would be justified, whatever might be the decision of the prize court. This is particularly true in the case of the throwing overboard, suppression, or intentional destruction of some or of all the ship's papers on the initiative of the master or one of the crew or passengers. There is in such cases evidence which will justify any suspicion and which makes clear that the vessel may be seized, subject to the master's ability to account for his action before the prize court. Even if the court should accept the explanation given and should not find sufficient reason for condemnation, those interested cannot hope to recover compensation.

An analogous case would be that in which there were found on board double, false or forged papers, if this irregularity were connected with circumstances of such nature as prompted the capture of the vessel.

It appeared sufficient that these cases in which the capture would be reasonably explained should be mentioned in the Report, without becoming the object of express provisions, since the mention of two particular cases might have led to the supposition that they were the only ones in which a capture could be justified.

Such are the principles of international law to which the Naval Conference has striven to give recognition as fitted to regulate in practice the relations of nations on important questions in regard to which precise rules have hitherto been wanting. The Conference has thus continued the work of codification begun by the Declaration of Paris of 1856. It has worked in the same spirit as the Second Peace Conference, and, profiting by the work accomplished at The Hague, it has been able to solve some of the problems which, owing to the lack of time,

rence avait dû laisser sans solution. Souhaitons que l'on puisse dire que ceux qui ont élaboré la Déclaration de Londres de 1909 n'ont pas été trop indignes de leurs prédécesseurs de 1856 et de 1907.

DISPOSITIONS FINALES.

Ces dispositions ont trait à diverses questions qui touchent à l'effet de la Déclaration, à sa ratification, à sa mise en vigueur, à sa dénonciation, à l'adhésion des Puissances non représentées.

ARTICLE 65.

Les dispositions de la présente Déclaration forment un ensemble indivisible.

Cet article est très important et conforme à ce qui avait été admis pour la Déclaration de Paris.

Les règles contenues dans la présente Déclaration touchent à des points très importants et très différents. Elles n'ont pas toutes été acceptées avec le même empressement par toutes les Délégations; des concessions ont été faites sur un point en vue de concessions obtenues sur un autre. L'ensemble a été, tout balancé, reconnu satisfaisant. Une attente légitime serait trompée, si une Puissance pouvait faire des réserves à propos d'une règle à laquelle une autre Puissance attache une importance particulière.

ARTICLE 66.

Les Puissances Signataires s'engagent à s'assurer, dans le cas d'une guerre où les belligérants seraient tous parties à la présente Déclaration, l'observation réciproque des règles contenues dans cette Déclaration. Elles donneront, en conséquence, à leurs autorités et à leurs forces armées les instructions nécessaires et prendront les mesures qu'il conviendra pour en garantir l'application par leurs tribunaux, spécialement par leurs tribunaux de prises.

D'après l'engagement qui résulte de cet article, la Déclaration s'applique dans les rapports entre les Puis-

that Conference had to leave without solution. Let us hope that it may be possible to say that those who have drawn up the Declaration of London of 1909 are not altogether unworthy of their predecessors of 1856 and 1907.

FINAL PROVISIONS.

These provisions have reference to various questions which relate to the effect of the Declaration, its ratification, its coming into force, its denunciation, and the adhesion of unrepresented Powers.

ARTICLE 65.

The provisions of the present Declaration form an indivisible whole.

This Article is of great importance, and is in conformity with that which was adopted in the Declaration of Paris.

The rules contained in the present Declaration relate to matters of great importance and great diversity. They have not all been accepted with the same degree of eagerness by all the Delegations; some concessions have been made on one point in consideration of concessions obtained on another. The whole, all things considered, has been recognized as satisfactory. A legitimate expectation would be defeated if one Power might make reservations on a rule to which another Power attached particular importance.

ARTICLE 66.

The Signatory Powers undertake to secure the reciprocal observance of the rules contained in this Declaration in case of a war in which the belligerents are all parties to this Declaration. They will therefore issue the necessary instructions to their authorities and to their armed forces, and will take the measures which are proper in order to guarantee the application of the Declaration by their Courts and more particularly by their prize courts.

According to the engagement which results from this Article, the Declaration applies to the relations between

sances Signataires, quand les belligérants sont également parties à la Déclaration.

Ce sera à chaque Puissance à prendre les mesures nécessaires pour assurer l'observation de la Déclaration. Ces mesures pourront varier suivant les pays, exiger ou non l'intervention du pouvoir législatif. C'est une affaire d'ordre intérieur.

Il faut remarquer que les Puissances neutres peuvent être aussi dans le cas de donner des instructions à leurs autorités, spécialement aux commandants des convois, comme on l'a vu plus haut.

ARTICLE 67.

La présente Déclaration sera ratifiée aussitôt que possible.

Les ratifications seront déposées à Londres.

Le premier dépôt de ratifications sera constaté par un procès-verbal signé par les Représentants des Puissances qui y prennent part, et par le Principal Secrétaire d'État de Sa Majesté Britannique au Département des Affaires Etrangères.

Les dépôts ultérieurs de ratifications se feront au moyen d'une notification écrite adressée au Gouvernement Britannique et accompagnée de l'instrument de ratification.

Copie certifiée conforme du procès-verbal relatif au premier dépôt de ratifications, des notifications mentionnées à l'alinéa précédent, ainsi que des instruments de ratification, qui les accompagnent, sera immédiatement, par les soins du Gouvernement Britannique et par la voie diplomatique, remise aux Puissances Signataires. Dans les cas visés par l'alinéa précédent, ledit Gouvernement leur fera connaître en même temps la date à laquelle il a reçu la notification.

Cette disposition toute de protocole n'a pas besoin d'explication. On a emprunté la formule admise à La Haye par la Deuxième Conférence de la Paix.

ARTICLE 68.

La présente Déclaration produira effet, pour les Puissances qui auront participé au premier dépôt de ratifica-

the Signatory Powers when the belligerents are likewise parties to the Declaration.

It will be for each Power to take the measures necessary to insure the observance of the Declaration. These measures may vary in different countries, and may or may not involve the intervention of the legislative power. This is a matter of municipal requirement.

It should be observed that neutral Powers also may be in a position to give instructions to their authorities, especially to the commanders of convoys as has been seen above.

ARTICLE 67.

The present Declaration shall be ratified as soon as possible.

The ratifications shall be deposited in London.

The first deposit of ratifications shall be recorded in a Protocol signed by the Representatives of the Powers taking part therein, and by His Britannic Majesty's Principal Secretary of State for Foreign Affairs.

The subsequent deposits of ratifications shall be made by means of a written notification addressed to the British Government, and accompanied by the instrument of ratification.

A duly certified copy of the Protocol relating to the first deposit of ratifications, and of the notifications mentioned in the preceding paragraph as well as of the instruments of ratification which accompany them, shall be immediately sent by the British Government, through the diplomatic channel, to the Signatory Powers. The said Government shall, in the cases contemplated in the preceding paragraph, inform them at the same time of the date on which it received the notification.

This provision, wholly concerning ratification, needs no explanation. The wording adopted at The Hague by the second Peace Conference has been borrowed.

ARTICLE 68.

The present Declaration shall take effect, in the case of the Powers which were parties to the first deposit of ratifications,

tions, soixante jours après la date du procès-verbal de ce dépôt et, pour les Puissances qui ratifieront ultérieurement, soixante jours après que la notification de leur ratification aura été reçue par le Gouvernement Britannique.

ARTICLE 69.

S'il arrivait qu'une des Puissances Signataires voulût dénoncer la présente Déclaration, elle ne pourra le faire que pour la fin d'une période de douze ans commençant à courir soixante jours après le premier dépôt de ratifications et, ensuite, pour la fin de périodes successives de six ans, dont la première commencera à l'expiration de la période de douze ans.

La dénonciation devra être, au moins un an à l'avance, notifiée par écrit au Gouvernement Britannique, qui en donnera connaissance à toutes les autres Puissances. Elle ne produira ses effets qu'à l'égard de la Puissance qui l'aura notifiée.

Il résulte implicitement de l'article 69 que la Déclaration a une durée indéfinie. Les périodes après lesquelles la dénonciation peut se faire ont été fixées par analogie de ce qui est admis dans la Convention pour l'établissement d'une Cour Internationale des prises.

ARTICLE 70.

Les Puissances représentées à la Conférence Navale de Londres, attachant un prix particulier à la reconnaissance générale des règles adoptées par elles, expriment l'espoir que les Puissances qui n'y étaient pas représentées adhéreront à la présente Déclaration. Elles prient le Gouvernement Britannique de vouloir bien les inviter à le faire.

La Puissance qui désire adhérer notifie par écrit son intention au Gouvernement Britannique en lui transmettant l'acte d'adhésion, qui sera déposé dans les archives dudit Gouvernement.

Ce Gouvernement transmettra immédiatement à toutes les autres Puissances copie certifiée conforme de la notification, ainsi que de l'acte d'adhésion, en indiquant la date à laquelle il a reçu la notification. L'adhésion produira effet soixante jours après cette date.

sixty days after the date of the Protocol recording such deposit, and, in the case of the Powers which shall ratify subsequently, sixty days after the notification of their ratification shall have been received by the British Government.

ARTICLE 69.

In the event of one of the Signatory Powers wishing to denounce the present Declaration, such denunciation can only be made to take effect at the end of a period of twelve years, beginning sixty days after the first deposit of ratifications, and, after that time, at the end of successive periods of six years, of which the first will begin at the end of the period of twelve years.

Such denunciation must be notified in writing, at least one year in advance, to the British Government, which shall inform all the other Powers.

It will only operate in respect of the Power which shall have made the notification.

It follows implicitly from Article 69 that the Declaration has an indefinite duration. The periods after which the denunciation may be made have been fixed on the analogy of those which were adopted in the convention for the establishment of an International Prize Court.

ARTICLE 70.

The Powers represented at the London Naval Conference attach particular value to the general recognition of the rules which they have adopted, and express the hope that the Powers which were not represented will adhere to the present Declaration. They request the British Government to invite them to do so.

A Power which desires to adhere notifies its intention in writing to the British Government, in transmitting the act of adhesion, which will be deposited in the archives of the said Government.

The said Government shall forthwith transmit to all the other Powers a duly certified copy of the notification, as also of the act of adhesion, stating the date on which it received the notification. The adhesion takes effect sixty days after such date.

La situation des Puissances adhérentes sera, en tout ce qui concerne cette Déclaration, assimilée à la situation des Puissances signataires.

La Déclaration de Paris contenait déjà une invitation adressée aux Puissances non représentées, à l'effet d'adhérer à la Déclaration. L'invitation officielle, au lieu d'être faite individuellement par chacune des Puissances représentées à la Conférence, sera plus aisément faite par la Grande-Bretagne agissant au nom de toutes.

Les formes de l'adhésion sont très simples. L'assimilation des Puissances adhérentes aux Puissances Signataires entraîne naturellement pour les premières l'observation de l'article 65. On ne peut adhérer à une partie de la Déclaration, mais seulement à l'ensemble.

ARTICLE 71.

La présente Déclaration, qui portera la date du 26 février 1909, pourra être signée à Londres, jusqu'au 30 juin 1909, par les Plénipotentiaires des Puissances représentées à la Conférence Navale.

Comme à La Haye, on a tenu compte des convenances de certaines Puissances dont les Représentants peuvent ne pas être en situation de signer dès à présent la Déclaration et qui cependant veulent être considérées comme des Puissances Signataires, non comme des Puissances adhérentes.

Il va sans dire que les *Plénipotentiaires des Puissances* dont il est parlé à l'article 71 ne sont pas nécessairement ceux qui avaient été délégués comme tels à la Conférence Navale.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ont revêtu la présente Déclaration de leurs signatures et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Londres, le vingt-six février, mil neuf cent neuf, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement Britannique et dont des copies, certifiées conformes, seront remises par la voie diplomatique aux Puissances représentées à la Conférence Navale.

The position of the adhering Powers shall be in all matters concerning this Declaration similar to the position of the Signatory Powers.

The Declaration of Paris also contained an invitation addressed to the Powers not represented to adhere to the Declaration. The official invitation, instead of being made individually by each of the Powers represented at the Conference, may more conveniently be made by Great Britain acting in the name of all.

The procedure for adhesion is very simple. The placing of the adhering Powers on the same footing as the signatory Powers naturally involves compliance by the former with Article 65; a Power can not adhere to a part of the Declaration, but only to the whole.

ARTICLE 71.

The present Declaration, which shall bear the date of the 26th February, 1909, may be signed in London until the 30th June, 1909, by the Plenipotentiaries of the Powers represented at the Naval Conference.

As at The Hague, account has been taken of the situation of certain Powers the Representatives of which may not be in a position to sign the Declaration at once, but which desire nevertheless to be considered as signatory Powers, not as adhering Powers.

It goes without saying that the *Plenipotentiaries of the Powers* referred to in Article 71 are not necessarily those who were sent as such to the Naval Conference.

In faith whereof the Plenipotentiaries have signed the present Declaration and have thereto affixed their seals.

Done at London, the twenty-sixth day of February, one thousand nine hundred and nine, in a single original, which shall remain deposited in the archives of the British Government, and of which duly certified copies shall be sent through the diplomatic channel to the Powers represented at the Naval Conference.

FINAL PROTOCOL OF THE LONDON NAVAL CONFERENCE.

(Translation.^a)

PROTOCOLE DE CLÔTURE.

La Conférence Navale de Londres, convoquée par le Gouvernement de Sa Majesté Britannique, s'est réunie, le 4 décembre 1908, au Ministère des Affaires Etrangères, à l'effet de déterminer les principes généralement reconnus du droit international dans le sens de l'article 7 de la Convention signée à La Haye le 18 octobre 1907, pour l'établissement d'une Cour internationale des prises.

Les Puissances, dont l'énumération suit, ont pris part à cette Conférence, pour laquelle elles avaient désigné les Délégués nommés ci-après:—

L'Allemagne:

M. Kriege, Conseiller Actuel Intime de Légation et Jurisconsulte au Département des Affaires Etrangères, Membre de la Cour Permanente d'Arbitrage, Délégué Plénipotentiaire;

M. le Capitaine de vaisseau Starke, Attaché naval à l'Ambassade Impériale à Paris, Premier Délégué naval;

M. Göppert, Conseiller de Légation et Conseiller adjoint au Département des Affaires Etrangères, Délégué juridique;

M. le Capitaine de corvette de Bülow, Deuxième Délégué naval.

FINAL PROTOCOL.

The London Naval Conference, called together by His Britannic Majesty's Government, assembled on the 4th December, 1908, at the Foreign Office, with the object of determining the generally recognized principles of international law in accordance with Article 7 of the Convention signed at The Hague on the 18th October, 1907, for the establishment of an International Prize Court.

The Powers whose names follow took part in this Conference, to which they appointed the Delegates named here below:—

Germany:

M. Kriege, Privy Councillor of Legation and Legal Adviser to the Department of Foreign Affairs, Member of the Permanent Court of Arbitration, Plenipotentiary Delegate;

Captain Starke, Naval Attaché to the Imperial Embassy at Paris, Naval Delegate;

M. Göppert, Councillor of Legation and Assistant Councillor to the Department for Foreign Affairs, Legal Delegate; Commander von Bülow, Second Naval Delegate.

^a The Final Protocol was signed in the French language only.

Les Etats-Unis d'Amérique:

M. le Contre-Amiral Charles H. Stockton, Délégué Plénipotentiaire;

M. George Grafton Wilson, Professeur à l'Université de Brown, et Conférencier en Droit international à l'Ecole Navale de Guerre et à l'Université de Harvard, Délégué Plénipotentiaire.

L'Autriche-Hongrie:

Son Excellence M. Constantin Théodore Dumba, Conseiller Intime de Sa Majesté Impériale et Royale Apostolique, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire, Délégué Plénipotentiaire;

M. le Contre-Amiral Baron Léopold de Jedina-Palombini, Délégué naval;

M. le Baron Alexandre Hold de Ferneck, Attaché au Ministère de la Maison Impériale et Royale et des Affaires Etrangères, Professeur agrégé à l'Université de Vienne, Délégué adjoint.

L'Espagne:

M. Gabriel Maura y Gamazo, Comte de la Mortera, Député au Parlement, Délégué Plénipotentiaire;

M. le Capitaine de vaisseau R. Estrada, Délégué naval.

La France:

M. Louis Renault, Ministre Plénipotentiaire, Professeur à la Faculté de Droit de Paris, Jurisconsulte du Ministère des Affaires Etrangères, Membre de l'Institut de France, Membre de la Cour Permanente d'Arbitrage, Délégué Plénipotentiaire;

The United States of America:

Rear-Admiral Charles H. Stockton, Plenipotentiary Delegate;

Mr. George Grafton Wilson, Professor at Brown University, and Lecturer on International Law at the Naval War College and at Harvard University, Plenipotentiary Delegate.

Austria-Hungary:

His Excellency M. Constantin Théodore Dumba, Privy Councillor of His Imperial and Royal Apostolic Majesty, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary, Plenipotentiary Delegate;

Rear-Admiral Baron Léopold de Jedina-Palombini, Naval Delegate;

Baron Alexandre Hold de Ferneck, Attaché to the Ministry of the Imperial and Royal Household and of Foreign Affairs, Professor on the Staff of the University of Vienna, Assistant Delegate.

Spain:

M. Gabriel Maura y Gamazo, Count de la Mortera, Member of Parliament, Plenipotentiary Delegate;

Captain R. Estrada, Naval Delegate.

France:

M. Louis Renault, Minister Plenipotentiary, Professor at the Faculty of Law at Paris, Legal Adviser to the Ministry of Foreign Affairs, Member of the Institute of France, Member of the Permanent Court of Arbitration, Plenipotentiary Delegate;

La France—Suite.

- M. le Contre-Amiral Le Bris, Délégué technique;
- M. H. Fromageot, Avocat à la Cour d'Appel de Paris, Délégué technique;
- M. le Comte de Manneville, Secrétaire d'Ambassade de Première classe, Délégué.

La Grande-Bretagne:

- M. le Comte de Desart, K.C.B., Procureur-Général du Roi, Délégué Plénipotentiaire;
- Le Contre-Amiral Sir Charles L. Ottley. K.C.M.G., M.V.O., R.N., Délégué;
- M. le Contre-Amiral Edmond J. W. Slade, M.V.O., R.N., Délégué;
- M. Eyre Crowe, C.B., Délégué;
- M. Cecil Hurst, C.B., Délégué.

L'Italie:

- M. Guido Fusinato, Conseiller d'Etat, Député au Parlement, ancien Ministre de l'Instruction Publique, Membre de la Cour Permanente d'Arbitrage, Délégué Plénipotentiaire;
- M. le Comte Giovanni Lovatelli, Capitaine de vaisseau, Délégué naval;
- M. Arturo Ricci-Busatti, Conseiller de Légation, Chef du Bureau du Contentieux au Ministère des Affaires Etrangères, Délégué adjoint.

Le Japon:

- M. le Vice-Amiral Baron Toshiatsu Sakamoto, Chef du Département de l'Education navale, Délégué Plénipotentiaire;
- M. Enjiro Yamaza, Conseiller à l'Ambassade Impériale à Londres, Délégué Plénipotentiaire;

France—Continued.

- Rear-Admiral Le Bris, Technical Delegate;
- M. H. Fromageot, Barrister at the Court of Appeal in Paris, Technical Delegate;
- Count de Manneville, Secretary of Embassy of the First Class, Delegate.

Great Britain:

- The Earl of Desart, K.C.B. King's Proctor, Plenipotentiary Delegate;
- Rear-Admiral Sir Charles Ottley, K.C.M.G., M.V.O., R.N., Delegate;
- Rear-Admiral Edmond J. W. Slade, M.V.O., R.N., Delegate;
- Mr. Eyre Crowe, C.B., Delegate;
- Mr. Cecil Hurst, C.B., Delegate.

Italy:

- M. Guido Fusinato, Councillor of State, Member of Parliament, ex-Minister of Public Instruction, Member of the Permanent Court of Arbitration, Plenipotentiary Delegate;
- Captain Count Giovanni Lovatelli, Naval Delegate;
- M. Arturo Ricci-Busatti, Councillor of Legation, Head of the Legal Department of the Ministry for Foreign Affairs, Assistant Delegate.

Japan:

- Vice-Admiral Baron Toshiatsu Sakamoto, Head of the Naval Education Department, Plenipotentiary Delegate;
- M. Enjiro Yamaza, Councillor of the Imperial Embassy in London, Plenipotentiary Delegate;

Le Japon—Suite.

- M. le Capitaine de vaisseau Sojiro Tochinnai, Attaché naval à l'Ambassade Impériale à Londres, Délégué naval;
- M. Tadao Yamakawa, Conseiller au Ministère Impérial de la Marine, Délégué technique;
- M. Sakutaro Tachi, Professeur à l'Université Impériale de Tôkiô, Délégué technique;
- M. Michikazu Matsuda, Deuxième Secrétaire à la Légation Impériale à Bruxelles, Délégué technique.

Les Pays-Bas:

- M. le Vice-Amiral Jonkheer J. A. Roëll, Aide-de-camp de sa Majesté la Reine en Service Extraordinaire, ancien Ministre de la Marine, Délégué Plénipotentiaire;
- M. le Jonkheer L. H. Ruysse-naers, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire, ancien Secrétaire-Général à la Cour Permanente d'Arbitrage, Délégué Plénipotentiaire;
- M. H. G. Surie, Lieutenant de vaisseau de Première classe, Délégué naval.

La Russie:

- M. le Baron Taube, Docteur en droit, Conseiller au Ministère Impérial des Affaires Etrangères, Professeur de Droit international à l'Université de Saint - Pétersbourg, Délégué Plénipotentiaire;
- M. le Capitaine de vaisseau Behr, Attaché naval à Londres, Délégué naval;
- M. le Colonel de l'Amirauté Ovtchinnikow, Professeur de Droit international à l'Académie de la Marine, Délégué naval;

Japan—Continued.

- Captain Sojiro Tochinnai, Naval Attaché at the Imperial Embassy in London, Naval Delegate;
- M. Tadao Yamakawa, Councillor to the Imperial Ministry of Marine, Technical Delegate;
- M. Sakutaro Tachi, Professor at the Imperial University of Tôkiô, Technical Delegate;
- M. Michikazu Matsuda, Second Secretary at the Imperial Legation at Brussels, Technical Delegate.

Netherlands:

- Vice-Admiral Jonkheer J. A. Roëll, A.D.C. on special service to Her Majesty the Queen, ex-Minister of Marine, Plenipotentiary Delegate;
- Jonkheer L. H. Ruysse-naers, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary, ex-Secretary-General of the Permanent Court of Arbitration, Plenipotentiary Delegate;
- First Lieutenant H. G. Surie, Naval Delegate.

Russia:

- Baron Taube, Doctor of Laws, Councillor to the Imperial Ministry of Foreign Affairs, Professor of International Law at the University of St. Petersburg, Plenipotentiary Delegate;
- Captain Behr, Naval Attaché in London, Naval Delegate;
- Colonel of the Admiralty Ovtchinnikow, Professor of International Law at the Naval Academy, Naval Delegate;

La Russie—Suite.

M. le Baron Nolde, Fonctionnaire de Sixième classe pour Missions spéciales près le Ministre des Affaires Etrangères, Professeur de Droit international à l'Institut Polytechnique de Saint - Pétersbourg, Délégué technique;

M. Linden, Chef de Section au Ministère Impérial du Commerce et de l'Industrie, Délégué technique.

Dans une série de réunions, tenues du 4 décembre 1908 au 26 février 1909, la Conférence a arrêté, pour être soumis à la signature des Plénipotentiaires, la *Déclaration relative au droit de la guerre maritime*, dont le texte est annexé au présent Protocole.

En outre, le vœu suivant a été adopté par les Délégués des Puissances qui ont signé ou qui ont exprimé l'intention de signer la Convention de La Haye en date du 18 octobre 1907 pour l'établissement d'une Cour internationale des prises:

Les Délégués des Puissances représentées à la Conférence Navale et qui ont signé ou qui ont exprimé l'intention de signer la Convention de La Haye en date du 18 octobre 1907 pour l'établissement d'une Cour internationale des prises, considérant les difficultés d'ordre constitutionnel qui, pour certains Etats, s'opposent à la ratification, sous sa forme actuelle, de cette Convention, sont d'accord pour signaler à leurs Gouvernements respectifs l'avantage que présenterait la conclusion d'un arrangement en vertu duquel lesdits Etats auraient, lors du dépôt de leurs ratifications, la

Russia—Continued.

Baron Nolde, Official of the Sixth Class for Special Missions attached to the Minister for Foreign Affairs, Professor of International Law at the Polytechnic Institute of St. Petersburg, Technical Delegate.

M. Linden, Head of Department at the Imperial Ministry of Trade and Commerce, Technical Delegate.

In a series of sittings held from the 4th December, 1908, to the 26th February, 1909, the Conference has drawn up for signature by the Plenipotentiaries the *Declaration concerning the laws of naval war*, the text of which is annexed to the present Protocol.

Furthermore, the following wish has been recorded by the Delegates of those Powers which have signed or expressed the intention of signing the Convention of The Hague of the 18th October, 1907, for the establishment of an International Prize Court:—

The Delegates of Powers represented at the Naval Conference which have signed or expressed the intention of signing the Convention of The Hague of the 18th October, 1907, for the establishment of an International Prize Court, having regard to the difficulties of a constitutional nature which, in some States, present obstacles to the ratification of that Convention in its present form, agree to call the attention of their respective Governments to the advantage of concluding an arrangement under which such States would have the power, at the time of depositing their ratifications, to add there-

faculté d'y joindre une réserve portant que le droit de recourir à la Cour internationale des prises, à propos des décisions de leurs tribunaux nationaux, se présentera comme une action directe en indemnité, pourvu toutefois que l'effet de cette réserve ne soit pas de nature à porter atteinte aux droits garantis par ladite Convention, soit aux particuliers, soit à leurs Gouvernements, et que les termes de la réserve forment l'objet d'une entente ultérieure entre les Puissances Signataires de la même Convention.

En foi de quoi les Plénipotentiaires et les Délégués remplaçant les Plénipotentiaires qui ont déjà dû quitter Londres ont signé le présent Protocole.

Fait à Londres le vingt-six février mil neuf cent neuf, en un seul exemplaire, qui sera déposé dans les archives du Gouvernement Britannique et dont des copies, certifiées conformes, seront remises par la voie diplomatique aux Puissances représentées à la Conférence Navale.

Pour l'Allemagne:
KRIEGE.

Pour les Etats-Unis d'Amérique:
C. H. STOCKTON.
GEORGE GRAFTON WILSON.

Pour l'Autriche-Hongrie:
C. DUMBA.

Pour l'Espagne:
RAMÓN ESTRADA.

Pour la France:
L. RENAULT.

to a reservation to the effect that the right to resort to the International Prize Court in respect of decisions of their National Tribunals shall take the form of a direct claim for indemnity provided always that the effect of this reservation shall not be such as to impair the rights secured under the said Convention either to individuals or to their Governments, and that the terms of the reservation shall form the subject of a subsequent understanding between the Powers signatory of that Convention.

In faith whereof the Plenipotentiaries and the Delegates representing those Plenipotentiaries who have already left London have signed the present Protocol.

Done at London the twenty-sixth day of February, one thousand nine hundred and nine, in a single original, which shall be deposited in the archives of the British Government and of which duly certified copies shall be sent through the diplomatic channel to the Powers represented at the Naval Conference.

For Germany:
KRIEGE.

For the United States of America:
C. H. STOCKTON.
GEORGE GRAFTON WILSON.

For Austria-Hungary:
C. DUMBA.

For Spain:
RAMÓN ESTRADA.

For France:
L. RENAULT.

168 FINAL PROTOCOL OF LONDON NAVAL CONFERENCE.

Pour la Grande-Bretagne:
DESART.

For Great Britain:
DESART.

Pour l'Italie:
GIOVANNI LOVATELLI.

For Italy:
GIOVANNI LOVATELLI.

Pour le Japon:
T. SAKAMOTO.
E. YAMAZA.

For Japan:
T. SAKAMOTO.
E. YAMAZA.

Pour les Pays-Bas:
J. A. ROËLL,
L. H. RUYSSENAERS.

For the Netherlands:
J. A. ROËLL.
L. H. RUYSSENAERS.

Pour la Russie:
F. BEHR.

For Russia:
F. BEHR.

DÉCLARATION RELATIVE AU DROIT DE LA GUERRE MA- RITIME.

DECLARATION CONCERNING THE LAWS OF NAVAL WAR.

Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse; le Président des Etats-Unis d'Amérique; Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême, &c., et Roi Apostolique de Hongrie; Sa Majesté le Roi d'Espagne; le Président de la République Française; Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des Territoires Britanniques au delà des Mers, Empereur des Indes; Sa Majesté le Roi d'Italie; Sa Majesté l'Empereur du Japon; Sa Majesté la Reine des Pays-Bas; Sa Majesté l'Empereur de Toutes les Russies;

Considérant l'invitation par laquelle le Gouvernement Britannique a proposé à diverses Puissances de se réunir en Conférence afin de déterminer en commun ce que comportent les règles généralement reconnues du droit international au sens de l'article 7 de la Convention du 18 octobre 1907, relative à l'établissement d'une Cour internationale des prises;

Reconnaissant tous les avantages que, dans le cas malheureux d'une guerre maritime, la détermination desdites règles présente, soit pour le commerce pacifique, soit pour les belligérants et pour leurs relations politiques avec les Gouvernements neutres;

His Majesty the German Emperor, King of Prussia; the President of the United States of America; His Majesty the Emperor of Austria, King of Bohemia, &c., and Apostolic King of Hungary; His Majesty the King of Spain; the President of the French Republic; His Majesty the King of the United Kingdom of Great Britain and Ireland and of the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India; His Majesty the King of Italy; His Majesty the Emperor of Japan; Her Majesty the Queen of the Netherlands; His Majesty the Emperor of All the Russias.

Considering the invitation which the British Government has given to various Powers to meet in conference in order to determine together as to what are the generally recognized rules of international law within the meaning of Article 7 of the Convention of 18th October, 1907, relative to the establishment of an International Prize Court;

Recognizing all the advantages which in the unfortunate event of a naval war, an agreement as to the said rules would present, both as regards peaceful commerce, and as regards the belligerents and as regards their political relations with neutral Governments;

^a The Declaration was signed in the French language only.

Considérant que les principes généraux du droit international sont souvent, dans leur application pratique, l'objet de méthodes divergentes;

Animés du désir d'assurer dorénavant une plus grande uniformité à cet égard;

Espérant qu'une œuvre d'un intérêt commun aussi important rencontrera l'approbation générale;

Ont nommé pour Leurs Plénipotentiaires, savoir:

[Dénomination des Plénipotentiaires]

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus de faire la présente Déclaration:

DISPOSITION PRÉLIMINAIRE.

Les Puissances Signataires sont d'accord pour constater que les règles contenues dans les Chapitres suivants répondent, en substance, aux principes généralement reconnus du droit international.

CHAPITRE PREMIER.—*Du blocus en temps de guerre.*

ARTICLE 1.

Le blocus doit être limité aux ports et aux côtes de l'ennemi ou occupés par lui.

ARTICLE 2.

Conformément à la Déclaration de Paris de 1856, le blocus, pour être obligatoire, doit être effectif, c'est-à-dire maintenu par une force suffisante pour interdire réellement l'accès du littoral ennemi.

ARTICLE 3.

La question de savoir si le blocus est effectif est une question de fait.

Considering that the general principles of international law are often in their practical application the subject of divergent procedure;

Animated by the desire to insure henceforward a greater uniformity in this respect;

Hoping that a work so important to the common welfare will meet with general approval;

Have appointed as their Plenipotentiaries, that is to say:

[Names of Plenipotentiaries]

Who, after having communicated their full powers, found in good and due form, have agreed to make the present Declaration:—

PRELIMINARY PROVISION.

The Signatory Powers are agreed in declaring that the rules contained in the following Chapters correspond in substance with the generally recognized principles of international law.

CHAPTER I.—*Blockade in time of War.*

ARTICLE 1.

A blockade must be limited to the ports and coasts belonging to or occupied by the enemy.

ARTICLE 2.

In accordance with the Declaration of Paris of 1856, a blockade, in order to be binding, must be effective—that is to say, it must be maintained by a force sufficient really to prevent access to the enemy coast.

ARTICLE 3.

The question whether a blockade is effective is a question of fact.

ARTICLE 4.

Le blocus n'est pas considéré comme levé si, par suite du mauvais temps, les forces bloquantes se sont momentanément éloignées.

ARTICLE 5.

Le blocus doit être impartialement appliqué aux divers pavillons.

ARTICLE 6.

Le commandant de la force bloquante peut accorder à des navires de guerre la permission d'entrer dans le port bloqué et d'en sortir ultérieurement.

ARTICLE 7.

Un navire neutre, en cas de détresse constatée par une autorité des forces bloquantes, peut pénétrer dans la localité bloquée et en sortir ultérieurement à la condition de n'y avoir laissé ni pris aucun chargement.

ARTICLE 8.

Le blocus, pour être obligatoire, doit être déclaré conformément à l'article 9 et notifié conformément aux articles 11 et 16.

ARTICLE 9.

La déclaration de blocus est faite, soit par la Puissance bloquante, soit par les autorités navales agissant en son nom.

Elle précise:

- 1° La date du commencement du blocus;
- 2° Les limites géographiques du littoral bloqué;
- 3° Le délai de sortie à accorder aux navires neutres.

ARTICLE 10.

Si la Puissance bloquante ou les autorités navales agissant en son

ARTICLE 4.

A blockade is not regarded as raised if the blockading forces are temporarily driven off by bad weather.

ARTICLE 5.

A blockade must be applied impartially to the ships of all nations.

ARTICLE 6.

The commander of a blockading force may grant to a war ship permission to enter, and subsequently to leave, a blockaded port.

ARTICLE 7.

In circumstances of distress, acknowledged by an authority of the blockading forces, a neutral vessel may enter a place under blockade and subsequently leave it, provided that she has neither discharged nor shipped any cargo there.

ARTICLE 8.

A blockade, in order to be binding, must be declared in accordance with Article 9, and notified in accordance with Articles 11 and 16.

ARTICLE 9.

A declaration of blockade is made either by the blockading Power or by the naval authorities acting in its name.

It specifies—

- (1.) The date when the blockade begins;
- (2.) The geographical limits of the coast blockaded;
- (3.) The delay to be allowed to neutral vessels for departure.

ARTICLE 10.

If the blockading Power, or the naval authorities acting in its

nom ne se conforment pas aux mentions, qu'en exécution de l'article 9, 1^o et 2^o, elles ont dû inscrire dans la déclaration de blocus, cette déclaration est nulle, et une nouvelle déclaration est nécessaire pour que le blocus produise ses effets.

ARTICLE 11.

La déclaration de blocus est notifiée:

1^o Aux Puissances neutres, par la Puissance bloquante, au moyen d'une communication adressée aux Gouvernements eux-mêmes ou à leurs représentants accrédités auprès d'elle;

2^o Aux autorités locales, par le commandant de la force bloquante. Ces autorités, de leur côté, en informeront, aussitôt que possible, les consuls étrangers qui exercent leurs fonctions dans le port ou sur le littoral bloqués.

ARTICLE 12.

Les règles relatives à la déclaration et à la notification de blocus sont applicables dans le cas où le blocus serait étendu ou viendrait à être repris après avoir été levé.

ARTICLE 13.

La levée volontaire du blocus, ainsi que toute restriction qui y serait apportée, doit être notifiée dans la forme prescrite par l'article 11.

ARTICLE 14.

La saisissabilité d'un navire neutre pour violation de blocus est subordonnée à la connaissance réelle ou présumée du blocus.

name, do not establish the blockade in conformity with the provisions, which, in accordance with Article 9 (1) and (2), must be inserted in the declaration of blockade, the declaration is void, and a new declaration is necessary in order to make the blockade operative.

ARTICLE 11.

A declaration of blockade is notified—

(1) To the neutral Powers, by the blockading Power by means of a communication addressed to the Governments themselves, or to their representatives accredited to it;

(2) To the local authorities, by the officer commanding the blockading force. These authorities will, on their part, inform, as soon as possible, the foreign consuls who exercise their functions in the port or on the coast blockaded.

ARTICLE 12.

The rules relative to the declaration and to the notification of blockade are applicable in the case in which the blockade may have been extended, or may have been re-established after having been raised.

ARTICLE 13.

The voluntary raising of a blockade, as also any limitation which may be introduced, must be notified in the manner prescribed by Article 11.

ARTICLE 14.

The liability of a neutral vessel to capture for breach of blockade is contingent on her knowledge, actual or presumptive, of the blockade.

ARTICLE 15.

La connaissance du blocus est, sauf preuve contraire, présumée, lorsque le navire a quitté un port neutre postérieurement à la notification, en temps utile, du blocus à la Puissance dont relève ce port.

ARTICLE 16.

Si le navire qui approche du port bloqué n'a pas connu ou ne peut être présumé avoir connu l'existence du blocus, la notification doit être faite au navire même par un officier de l'un des bâtiments de la force bloquante. Cette notification doit être portée sur le livre de bord avec indication de la date et de l'heure, ainsi que de la position géographique du navire à ce moment.

Le navire neutre qui sort du port bloqué, alors que, par la négligence du commandant de la force bloquante, aucune déclaration de blocus n'a été notifiée aux autorités locales ou qu'un délai n'a pas été indiqué dans la déclaration notifiée, doit être laissé libre de passer.

ARTICLE 17.

La saisie des navires neutres pour violation de blocus ne peut être effectuée que dans le rayon d'action des bâtiments de guerre chargés d'assurer l'effectivité du blocus.

ARTICLE 18.

Les forces bloquantes ne doivent pas barrer l'accès aux ports et aux côtes neutres.

ARTICLE 19.

La violation du blocus est insuffisamment caractérisée pour auto-

ARTICLE 15.

Failing proof to the contrary, knowledge of the blockade is presumed if the vessel left a neutral port subsequently to the notification of the blockade made in sufficient time to the Power to which such port belongs.

ARTICLE 16.

If a vessel which approaches a blockaded port does not know or cannot be presumed to know of the blockade, the notification must be made to the vessel itself by an officer of one of the ships of the blockading force. This notification must be entered in the vessel's logbook, with entry of the day and hour, as also of the geographical position of the vessel at the time.

A neutral vessel which leaves a blockaded port must be allowed to pass free if, through the negligence of the officer commanding the blockading force, no declaration of blockade has been notified to the local authorities, or, if, in the declaration, as notified, no delay has been indicated.

ARTICLE 17.

The seizure of neutral vessels for violation of blockade may be made only within the radius of action of the ships of war assigned to maintain an effective blockade.

ARTICLE 18.

The blockading forces must not bar access to the ports or to the coasts of neutrals.

ARTICLE 19.

Whatever may be the ulterior destination of the vessel or of her

riser la saisie du navire, lorsque celui-ci est actuellement dirigé vers un port non bloqué, quelle que soit la destination ultérieure du navire ou de son chargement.

ARTICLE 20.

Le navire qui, en violation du blocus, est sorti du port bloqué ou a tenté d'y entrer, reste saisissable tant qu'il est poursuivi par un bâtiment de la force bloquante. Si la chasse en est abandonnée ou si le blocus est levé, la saisie n'en peut plus être pratiquée.

ARTICLE 21.

Le navire reconnu coupable de violation de blocus est confisqué. Le chargement est également confisqué, à moins qu'il soit prouvé qu'au moment où la marchandise a été embarquée, le chargeur n'a ni connu ni pu connaître l'intention de violer le blocus.

CHAPITRE II.—*De la contrebande de guerre.*

ARTICLE 22.

Sont de plein droit considérés comme contrebande de guerre les objets et matériaux suivants, compris sous le nom de contrebande absolue, savoir:

1° Les armes de toute nature, y compris les armes de chasse, et les pièces détachées caractérisées.

2° Les projectiles, gargousses et cartouches de toute nature, et les pièces détachées caractérisées.

cargo, the evidence of violation of blockade is not sufficiently conclusive to authorize the seizure of the vessel if she is at the time bound toward an unblockaded port.

ARTICLE 20.

A vessel which in violation of blockade has left a blockaded port or has attempted to enter the port is liable to capture so long as she is pursued by a ship of the blockading force. If the pursuit is abandoned, or if the blockade is raised, her capture can no longer be effected.

ARTICLE 21.

A vessel found guilty of violation of blockade is liable to condemnation. The cargo is also liable to condemnation, unless it is proved that at the time the goods were shipped the shipper neither knew nor could have known of the intention to violate the blockade.

CHAPTER II.—*Contraband of War.*

ARTICLE 22.

The following articles and materials are, without notice,^a regarded as contraband, under the name of absolute contraband:

1. Arms of all kinds, including arms for sporting purposes, and their unassembled distinctive parts.

2. Projectiles, charges, and cartridges of all kinds, and their unassembled distinctive parts.

^a Following the British formula "de plein droit" is translated by the words "without notice," which represent the meaning attached to the expression by the draftsman as appears from the General Report (see p. 61).

3° Les poudres et les explosifs spécialement affectés à la guerre.

4° Les affûts, caissons, avant-trains, fourgons, forges de campagne, et les pièces détachées caractérisées.

5° Les effets d'habillement et d'équipement militaires caractérisés.

6° Les harnachements militaires caractérisés de toute nature.

7° Les animaux de selle, de trait et de bât, utilisables pour la guerre.

8° Le matériel de campement et les pièces détachées caractérisées.

9° Les plaques de blindage.

10° Les bâtiments et embarcations de guerre et les pièces détachées spécialement caractérisées comme ne pouvant être utilisées que sur un navire de guerre.

11° Les instruments et appareils exclusivement faits pour la fabrication des munitions de guerre, pour la fabrication et la réparation des armes et du matériel militaire, terrestre ou naval.

ARTICLE 23.

Les objets et matériaux qui sont exclusivement employés à la guerre peuvent être ajoutés à la liste de contrebande absolue au moyen d'une déclaration notifiée.

La notification est adressée aux Gouvernements des autres Puissances ou à leurs représentants accrédités auprès de la Puissance qui fait la déclaration. La notification faite après l'ouverture des hostilités n'est adressée qu'aux Puissances neutres.

ARTICLE 24.

Sont de plein droit considérés comme contrebande de guerre les

3. Powder and explosives specially adapted for use in war.

4. Gun carriages, caissons, limbers, military wagons, field forges, and their unassembled distinctive parts.

5. Clothing and equipment of a distinctively military character.

6. All kinds of harness of a distinctively military character.

7. Saddle, draught, and pack animals suitable for use in war.

8. Articles of camp equipment and their unassembled distinctive parts.

9. Armor plates.

10. Warships and boats and their unassembled parts specially distinctive as suitable for use only in a vessel of war.

11. Implements and apparatus made exclusively for the manufacture of munitions of war, for the manufacture or repair of arms or of military material, for use on land or sea.

ARTICLE 23.

Articles and materials which are exclusively used for war may be added to the list of absolute contraband by means of a notified declaration.

The notification is addressed to the Governments of other Powers, or to their representatives accredited to the Power which makes the declaration. A notification made after the opening of hostilities is addressed only to neutral Powers.

ARTICLE 24.

The following articles and materials susceptible of use in war as

objets et matériaux susceptibles de servir aux usages de la guerre comme à des usages pacifiques, et compris sous le nom de contrebande conditionnelle, savoir:

1° Les vivres.

2° Les fourrages et les graines propres à la nourriture des animaux.

3° Les vêtements et les tissus d'habillement, les chaussures, propres à des usages militaires.

4° L'or et l'argent monnayés et en lingots, les papiers représentatifs de la monnaie.

5° Les véhicules de toute nature pouvant servir à la guerre, ainsi que les pièces détachées.

6° Les navires, bateaux et embarcations de tout genre, les docks flottants, parties de bassins, ainsi que les pièces détachées.

7° Le matériel fixe ou roulant des chemins de fer, le matériel des télégraphes, radiotélégraphes et téléphones.

8° Les aérostats et les appareils d'aviation, les pièces détachées caractérisées ainsi que les accessoires, objets et matériaux caractérisés comme devant servir à l'aérostation ou à l'aviation.

9° Les combustibles; les matières lubrifiantes.

10° Les poudres et les explosifs qui ne sont pas spécialement affectés à la guerre.

11° Les fils de fer barbelés, ainsi que les instruments servant à les fixer ou à les couper.

12° Les fers à cheval et le matériel de maréchalerie.

well as for purposes of peace, are without notice,^a regarded as contraband of war, under the name of conditional contraband:—

(1) Food.

(2) Forage and grain suitable for feeding animals.

(3) Clothing and fabrics for clothing, boots and shoes, suitable for military use.

(4) Gold and silver in coin or bullion; paper money.

(5) Vehicles of all kinds available for use in war, and their unassembled parts.

(6) Vessels, craft, and boats of all kinds, floating docks, parts of docks, as also their unassembled parts.

(7) Fixed railway material and rolling stock, and material for telegraphs, radio telegraphs, and telephones.

(8) Balloons and flying machines and their unassembled distinctive parts as also their accessories, articles and materials distinctive as intended for use in connection with balloons or flying machines.

(9) Fuel; lubricants.

(10) Powder and explosives which are not specially adapted for use in war.

(11) Barbed wire as also the implements for placing and cutting the same.

(12) Horseshoes and horseshoeing materials.

^a Following the British formula "de plein droit" is translated by the words "without notice," which represent the meaning attached to the expression by the draftsman as appears from the General Report (see p. 61).

13° Les objets de harnachement et de sellerie.

14° Les jumelles, les télescopes, les chronomètres et les divers instruments nautiques.

ARTICLE 25.

Les objets et matériaux susceptibles de servir aux usages de la guerre comme à des usages pacifiques, et autres que ceux visés aux articles 22 et 24, peuvent être ajoutés à la liste de contrebande conditionnelle au moyen d'une déclaration qui sera notifiée de la manière prévue à l'article 23, deuxième alinéa.

ARTICLE 26.

Si une Puissance renonce, en ce qui la concerne, à considérer comme contrebande de guerre des objets et matériaux qui rentrent dans une des catégories énumérées aux articles 22 et 24, elle fera connaître son intention par une déclaration notifiée de la manière prévue à l'article 23, deuxième alinéa.

ARTICLE 27.

Les objets et matériaux qui ne sont pas susceptibles de servir aux usages de la guerre ne peuvent pas être déclarés contrebande de guerre.

ARTICLE 28.

Ne peuvent pas être déclarés contrebande de guerre les articles suivants, savoir:

1° Le coton brut, les laines, soies, jutes, lins, chanvres bruts, et les autres matières premières des industries textiles, ainsi que leurs filés.

2° Les noix et graines oléagineuses; le coprah.

(13) Harness and saddlery material.

(14) Binocular glasses, telescopes, chronometers, and all kinds of nautical instruments.

ARTICLE 25.

Articles and materials susceptible of use in war as well as for purposes of peace, and other than those enumerated in Articles 22 and 24, may be added to the list of conditional contraband by means of a declaration, which must be notified in the manner provided for in the second paragraph of Article 23.

ARTICLE 26.

If a Power waives, so far as it is concerned, the right to regard as contraband of war articles and materials which are comprised in any of the classes enumerated in Articles 22 and 24, it shall make known its intention by a declaration notified in the manner provided for in the second paragraph of Article 23.

ARTICLE 27.

Articles and materials which are not susceptible of use in war are not to be declared contraband of war.

ARTICLE 28.

The following are not to be declared contraband of war:

(1.) Raw cotton, wool, silk, jute, flax, hemp, and other raw materials of the textile industries, and also yarns of the same.

(2.) Nuts and oil seeds; copra.

3° Les caoutchoucs, résines, gommes et laques; le houblon.

4° Les peaux brutes, les cornes, os et ivoires.

5° Les engrais naturels et artificiels, y compris les nitrates et phosphates pouvant servir à l'agriculture.

6° Les minerais.

7° Les terres, les argiles, la chaux, la craie, les pierres y compris les marbres, les briques, ardoises et tuiles.

8° Les porcelaines et verreries.

9° Le papier et les matières préparées pour sa fabrication.

10° Les savons, couleurs, y compris les matières exclusivement destinées à les produire, et les vernis.

11° L'hypochlorite de chaux, les cendres de soude, la soude caustique, le sulfate de soude en pains, l'ammoniaque, le sulfate d'ammoniaque et le sulfate de cuivre.

12° Les machines servant à l'agriculture, aux mines, aux industries textiles et à l'imprimerie.

13° Les pierres précieuses, les pierres fines, les perles, la nacre et les coraux.

14° Les horloges, pendules, et montres autres que les chronomètres.

15° Les articles de mode et les objets de fantaisie.

16° Les plumes de tout genre, les crins et soies.

17° Les objets d'ameublement ou d'ornement; les meubles et accessoires de bureau.

(3.) Rubber, resins, gums, and lacs; hops.

(4.) Raw hides, horns, bones, and ivory.

(5.) Natural and artificial manures, including nitrates and phosphates for agricultural purposes.

(6.) Metallic ores.

(7.) Earths, clays, lime, chalk, stone, including marble, bricks, slates, and tiles.

(8.) Chinaware and glass.

(9.) Paper and materials prepared for its manufacture.

(10.) Soap, paint and colours, including articles exclusively used in their manufacture, and varnishes.

(11.) Bleaching powder, soda ash, caustic soda, salt cake, ammonia, sulphate of ammonia, and sulphate of copper.

(12.) Agricultural, mining, textile, and printing machinery.

(13.) Precious stones, semi-precious stones, pearls, mother-of-pearl, and coral.

(14.) Clocks and watches, other than chronometers.

(15.) Fashion and fancy goods.

(16.) Feathers of all kinds, hairs, and bristles.

(17.) Articles of household furniture and decoration; office furniture and accessories.

ARTICLE 29.

Ne peuvent non plus être considérés comme contrebande de guerre:

1° Les objets et matériaux servant exclusivement à soigner les

ARTICLE 29.

Neither are the following to be regarded as contraband of war:

(1.) Articles and materials serving exclusively for the care of the

malades et les blessés. Toutefois, ils peuvent, en cas de nécessité militaire importante, être réquisitionnés, moyennant une indemnité, lorsqu'ils ont la destination prévue à l'article 30.

2° Les objets et matériaux destinés à l'usage du navire où ils sont trouvés, ainsi qu'à l'usage de l'équipage et des passagers de ce navire pendant la traversée.

ARTICLE 30.

Les articles de contrebande absolue sont saisissables, s'il est établi qu'ils sont destinés au territoire de l'ennemi ou à un territoire occupé par lui ou à ses forces armées. Peu importe que le transport de ces objets se fasse directement ou exige, soit un transbordement, soit un trajet par terre.

ARTICLE 31.

La destination prévue à l'article 30 est définitivement prouvée dans les cas suivants:

1° Lorsque la marchandise est documentée pour être débarquée dans un port de l'ennemi ou pour être livrée à ses forces armées.

2° Lorsque le navire ne doit aborder qu'à des ports ennemis, ou lorsqu'il doit toucher à un port de l'ennemi ou rejoindre ses forces armées, avant d'arriver au port neutre pour lequel la marchandise est documentée.

ARTICLE 32.

Les papiers de bord font preuve complète de l'itinéraire du navire transportant de la contrebande absolue, à moins que le navire soit rencontré ayant manifestement dévié de la route qu'il devrait suivre d'après ses papiers de bord et sans pouvoir justifier d'une cause suffisante de cette déviation.

sick and wounded. They may, nevertheless, in case of urgent military necessity and subject to the payment of compensation, be requisitioned, if their destination is that specified in Article 30.

(2.) Articles and materials intended for the use of the vessel in which they are found, as well as those for the use of her crew and passengers during the voyage.

ARTICLE 30.

Absolute contraband is liable to capture if it is shown to be destined to territory belonging to or occupied by the enemy, or to the armed forces of the enemy. It is immaterial whether the carriage of the goods is direct or entails either transshipment or transport over land.

ARTICLE 31.

Proof of the destination specified in Article 30 is complete in the following cases:

1. When the goods are documented to be discharged in a port of the enemy, or to be delivered to his armed forces.

2. When the vessel is to call at enemy ports only, or when she is to touch at a port of the enemy or to join his armed forces, before arriving at the neutral port for which the goods are documented.

ARTICLE 32.

The ship's papers are complete proof of the voyage of a vessel transporting absolute contraband, unless the vessel is encountered having manifestly deviated from the route which she ought to follow according to the ship's papers and being unable to justify by sufficient reason such deviation.

ARTICLE 33.

Les articles de contrebande conditionnelle sont saisissables, s'il est établi qu'ils sont destinés à l'usage des forces armées ou des administrations de l'Etat ennemi, à moins, dans ce dernier cas, que les circonstances établissent qu'en fait ces articles ne peuvent être utilisés pour la guerre en cours; cette dernière réserve ne s'applique pas aux envois visés par l'article 24—4°.

ARTICLE 34.

Il y a présomption de la destination prévue à l'article 33, si l'envoi est adressé aux autorités ennemies ou à un commerçant établi en pays ennemi, et lorsqu'il est notoire que ce commerçant fournit à l'ennemi des objets et matériaux de cette nature. Il en est de même si l'envoi est à destination d'une place fortifiée ennemie, ou d'une autre place servant de base aux forces armées ennemies; toutefois, cette présomption ne s'applique pas au navire de commerce lui-même faisant route vers une de ces places et dont on entend établir le caractère de contrebande.

A défaut des présomptions ci-dessus, la destination est présumée innocente.

Les présomptions établies dans le présent article admettent la preuve contraire.

ARTICLE 35.

Les articles de contrebande conditionnelle ne sont saisissables que sur le navire qui fait route vers le territoire de l'ennemi ou vers un territoire occupé par lui ou vers

ARTICLE 33.

Conditional contraband is liable to capture if it is shown that it is destined for the use of the armed forces or of a government department of the enemy State, unless in this latter case the circumstances show that the articles cannot in fact be used for the purposes of the war in progress. This latter exception does not apply to a consignment coming under Article 24 (4).

ARTICLE 34.

There is presumption of the destination referred to in Article 33 if the consignment is addressed to enemy authorities, or to a merchant, established in the enemy country, and when it is well known that this merchant supplies articles and material of this kind to the enemy. The presumption is the same if the consignment is destined to a fortified place of the enemy, or to another place serving as a base for the armed forces of the enemy; this presumption, however, does not apply to the merchant vessel herself bound for one of these places and of which vessel it is sought to show the contraband character.

Failing the above presumptions, the destination is presumed innocent.

The presumptions laid down in this Article admit proof to the contrary.

ARTICLE 35.

Conditional contraband is not liable to capture, except when on board a vessel bound for territory belonging to or occupied by the enemy, or for the armed forces of

ses forces armées et qui ne doit pas les décharger dans un port intermédiaire neutre.

Les papiers de bord font preuve complète de l'itinéraire du navire ainsi que du lieu de déchargement des marchandises, à moins que ce navire soit rencontré ayant manifestement dévié de la route qu'il devrait suivre d'après ses papiers de bord et sans pouvoir justifier d'une cause suffisante de cette déviation.

ARTICLE 36.

Par dérogation à l'article 35, si le territoire de l'ennemi n'a pas de frontière maritime, les articles de contrebande conditionnelle sont saisissables, lorsqu'il est établi qu'ils ont la destination prévue à l'article 33.

ARTICLE 37.

Le navire transportant des articles, qui sont saisissables comme contrebande absolue ou conditionnelle, peut être saisi, en haute mer ou dans les eaux des belligérants, pendant tout le cours de son voyage, même s'il a l'intention de toucher à un port d'escale avant d'atteindre la destination ennemie.

ARTICLE 38.

Une saisie ne peut être pratiquée en raison d'un transport de contrebande antérieurement effectué et actuellement achevé.

ARTICLE 39.

Les articles de contrebande sont sujets à confiscation.

ARTICLE 40.

La confiscation du navire transportant de la contrebande est per-

the enemy, and when it is not to be discharged at an intervening neutral port.

The ship's papers are conclusive proof of the voyage of the vessel as also of the port of discharge of the goods, unless the vessel is encountered having manifestly deviated from the route which she ought to follow according to the ship's papers and being unable to justify by sufficient reason such deviation.

ARTICLE 36.

Notwithstanding the provisions of Article 35, if the territory of the enemy has no seaboard, conditional contraband is liable to capture if it is shown that it has the destination referred to in Article 33.

ARTICLE 37.

A vessel carrying articles liable to capture as absolute or conditional contraband may be captured on the high seas or in the territorial waters of the belligerents throughout the whole course of her voyage, even if she has the intention to touch at a port of call before reaching the hostile destination.

ARTICLE 38.

A capture is not to be made on the ground of a carriage of contraband previously accomplished and at the time completed.

ARTICLE 39.

Contraband is liable to condemnation.

ARTICLE 40.

The confiscation of the vessel carrying contraband is allowed if

mise, si cette contrebande forme, soit par sa valeur, soit par son poids, soit par son volume, soit par son fret, plus de la moitié de la cargaison.

ARTICLE 41.

Si le navire transportant de la contrebande est relâché, les frais occasionnés au capteur par la procédure devant la juridiction nationale des prises ainsi que par la conservation du navire et de sa cargaison pendant l'instruction sont à la charge du navire.

ARTICLE 42.

Les marchandises qui appartiennent au propriétaire de la contrebande et qui se trouvent à bord du même navire sont sujettes à confiscation.

ARTICLE 43.

Si un navire est rencontré en mer naviguant dans l'ignorance des hostilités ou de la déclaration de contrebande applicable à son chargement, les articles de contrebande ne peuvent être confisqués que moyennant indemnité; le navire et le surplus de la cargaison sont exempts de la confiscation et des frais prévus par l'article 41. Il en est de même si le capitaine, après avoir eu connaissance de l'ouverture des hostilités ou de la déclaration de contrebande, n'a pu encore décharger les articles de contrebande.

Le navire est réputé connaître l'état de guerre ou la déclaration de contrebande, lorsqu'il a quitté un port neutre, après que la notification de l'ouverture des hostilités ou de la déclaration de contrebande a été faite en temps utile à la Puissance dont relève ce port. L'état de guerre est, en outre, ré-

the contraband forms, either by value, by weight, by volume, or by freight, more than half the cargo.

ARTICLE 41.

If a vessel carrying contraband is released, the expenses incurred by the captor in the trial before the national prize court as also for the preservation and custody of the ship and cargo during the proceedings are chargeable against the ship.

ARTICLE 42.

Goods which belong to the owner of the contraband and which are on board the same vessel are liable to condemnation.

ARTICLE 43.

If a vessel is encountered at sea making a voyage in ignorance of the hostilities or of the declaration of contraband affecting her cargo, the contraband is not to be condemned except with indemnity; the vessel herself and the remainder of the cargo are exempt from condemnation and from the expenses referred to in Article 41. The case is the same if the master after becoming aware of the opening of hostilities, or of the declaration of contraband, has not yet been able to discharge the contraband.

A vessel is deemed to be aware of the state of war, or of the declaration of contraband, if she left a neutral port after there had been made in sufficient time the notification of the opening of hostilities, or of the declaration of contraband, to the power to which such port belongs. A vessel is also

puté connu par le navire lorsqu'il a quitté un port ennemi après l'ouverture des hostilités.

ARTICLE 44.

Le navire arrêté pour cause de contrebande et non susceptible de confiscation à raison de la proportion de la contrebande peut être autorisé, suivant les circonstances, à continuer sa route, si le capitaine est prêt à livrer la contrebande au bâtiment belligérant.

La remise de la contrebande est mentionnée par le capteur sur le livre de bord du navire arrêté, et le capitaine de ce navire doit remettre au capteur copie certifiée conforme de tous papiers utiles.

Le capteur a la faculté de détruire la contrebande qui lui est ainsi livrée.

CHAPITRE III.—*De l'assistance hostile.*

ARTICLE 45.

Un navire neutre est confisqué et, d'une manière générale, passible du traitement que subirait un navire neutre sujet à confiscation pour contrebande de guerre:

1° Lorsqu'il voyage spécialement en vue du transport de passagers individuels incorporés dans la force armée de l'ennemi, ou en vue de la transmission de nouvelles dans l'intérêt de l'ennemi.

2° Lorsqu'à la connaissance soit du propriétaire, soit de celui qui a affrété le navire en totalité, soit du capitaine, il transporte un détachement militaire de l'ennemi ou une ou plusieurs personnes qui, pendant le voyage, prêtent une assistance directe aux opérations de l'ennemi.

deemed to be aware of a state of war if she left an enemy port after the opening of hostilities.

ARTICLE 44.

A vessel stopped because carrying contraband, and not liable to condemnation on account of the proportion of contraband, may, according to circumstances, be allowed to continue her voyage if the master is ready to deliver the contraband to the belligerent ship.

The delivery of the contraband is to be entered by the captor on the logbook of the vessel stopped, and the master of the vessel must furnish the captor duly certified copies of all relevant papers.

The captor is at liberty to destroy the contraband which is thus delivered to him.

CHAPTER III.—*Unneutral service.*

ARTICLE 45.

A neutral vessel is liable to be condemned and, in a general way, is liable to the same treatment which a neutral vessel would undergo when liable to condemnation on account of contraband of war:

(1) If she is making a voyage especially with a view to the transport of individual passengers who are embodied in the armed force of the enemy, or with a view to the transmission of information in the interest of the enemy.

(2) If, with the knowledge of the owner, of the one who charters the vessel entire, or of the master, she is transporting a military detachment of the enemy, or one or more persons who, during the voyage, lend direct assistance to the operations of the enemy.

Dans les cas visés aux numéros précédents, les marchandises appartenant au propriétaire du navire sont également sujettes à confiscation.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas si, lorsque le navire est rencontré en mer, il ignore les hostilités ou si le capitaine, après avoir appris l'ouverture des hostilités, n'a pu encore débarquer les personnes transportées. Le navire est réputé connaître l'état de guerre, lorsqu'il a quitté un port ennemi après l'ouverture des hostilités ou un port neutre postérieurement à la notification en temps utile de l'ouverture des hostilités à la Puissance dont relève ce port.

ARTICLE 46.

Un navire neutre est confisqué et, d'une manière générale, passible du traitement qu'il subirait s'il était un navire de commerce ennemi:

1° Lorsqu'il prend une part directe aux hostilités.

2° Lorsqu'il se trouve sous les ordres ou sous le contrôle d'un agent placé à bord par le Gouvernement ennemi.

3° Lorsqu'il est affrété en totalité par le Gouvernement ennemi.

4° Lorsqu'il est actuellement et exclusivement affecté, soit au transport de troupes ennemies, soit à la transmission de nouvelles dans l'intérêt de l'ennemi.

Dans les cas visés par le présent article, les marchandises appartenant au propriétaire du navire sont également sujettes à confiscation.

In the cases specified in the preceding paragraphs, (1) and (2), goods belonging to the owner of the vessel are likewise liable to condemnation.

The provisions of the present Article do not apply if when the vessel is encountered at sea she is unaware of the opening of hostilities, or if the master, after becoming aware of the opening of hostilities, has not been able to disembark the passengers. The vessel is deemed to know of the state of war if she left an enemy port after the opening of hostilities, or a neutral port after there had been made in sufficient time a notification of the opening of hostilities to the Power to which such port belongs.

ARTICLE 46.

A neutral vessel is liable to be condemned and, in a general way, is liable to the same treatment which she would undergo if she were a merchant vessel of the enemy:

(1) If she takes a direct part in the hostilities.

(2) If she is under the orders or under the control of an agent placed on board by the enemy Government.

(3) If she is chartered entire by the enemy Government.

(4) If she is at the time and exclusively either devoted to the transport of enemy troops or to the transmission of information in the interest of the enemy.

In the cases specified in the present Article, the goods belonging to the owner of the vessel are likewise liable to condemnation.

ARTICLE 47.

Tout individu incorporé dans la force armée de l'ennemi, et qui sera trouvé à bord d'un navire de commerce neutre, pourra être fait prisonnier de guerre, quand même il n'y aurait pas lieu de saisir ce navire.

CHAPITRE IV.—*De la destruction des prises neutres.*

ARTICLE 48.

Un navire neutre saisi ne peut être détruit par le capteur, mais il doit être conduit dans tel port qu'il appartiendra pour y être statué ce que de droit sur la validité de la capture.

ARTICLE 49.

Par exception, un navire neutre, saisi par un bâtiment belligérant et qui serait sujet à confiscation, peut être détruit, si l'observation de l'article 48 peut compromettre la sécurité du bâtiment de guerre ou le succès des opérations dans lesquelles celui-ci est actuellement engagé.

ARTICLE 50.

Avant la destruction, les personnes qui se trouvent à bord devront être mises en sûreté, et tous les papiers de bord et autres pièces, que les intéressés estimeront utiles pour le jugement sur la validité de la capture, devront être transbordés sur le bâtiment de guerre.

ARTICLE 51.

Le capteur qui a détruit un navire neutre doit, préalablement à tout jugement sur la validité de la capture, justifier en fait n'avoir

ARTICLE 47.

Any individual embodied in the armed force of the enemy, and who is found on board a neutral merchant vessel, may be made a prisoner of war, even though there be no ground for the capture of the vessel.

CHAPTER IV.—*Destruction of Neutral Prizes.*

ARTICLE 48.

A captured neutral vessel is not to be destroyed by the captor, but must be taken into such port as is proper in order to determine there the rights as regards the validity of the capture.

ARTICLE 49.

As an exception, a neutral vessel captured by a belligerent ship, and which would be liable to condemnation, may be destroyed if the observance of Article 48 would involve danger to the ship of war or to the success of the operations in which she is at the time engaged.

ARTICLE 50.

Before the destruction, the persons on board must be placed in safety, and all the ship's papers and other documents which those interested consider relevant for the decision as to the validity of the capture must be taken on board the ship of war.

ARTICLE 51.

A captor who has destroyed a neutral vessel must, as a condition precedent to any decision upon the validity of the capture, estab-

agi qu'en présence d'une nécessité exceptionnelle, comme elle est prévue à l'article 49. Faute par lui de ce faire, il est tenu à indemnité vis-à-vis des intéressés, sans qu'il y ait à rechercher si la capture était valable ou non.

ARTICLE 52.

Si la capture d'un navire neutre, dont la destruction a été justifiée, est ensuite déclarée nulle, le capteur doit indemniser les intéressés en remplacement de la restitution à laquelle ils auraient droit.

ARTICLE 53.

Si des marchandises neutres qui n'étaient pas susceptibles de confiscation ont été détruites avec le navire, le propriétaire de ces marchandises a droit à une indemnité.

ARTICLE 54.

Le capteur a la faculté d'exiger la remise ou de procéder à la destruction des marchandises confiscables trouvées à bord d'un navire qui lui-même n'est pas sujet à confiscation, lorsque les circonstances sont telles que, d'après l'article 49, elles justifieraient la destruction d'un navire passible de confiscation. Il mentionne les objets livrés ou détruits sur le livre de bord du navire arrêté et se fait remettre par le capitaine copie certifiée conforme de tous papiers utiles. Lorsque la remise ou la destruction a été effectuée et que les formalités ont été remplies, le capitaine doit être autorisé à continuer sa route.

Les dispositions des articles 51 et 52 concernant la responsabilité du capteur qui a détruit un navire neutre sont applicables.

lish in fact that he only acted in the face of an exceptional necessity such as is contemplated in Article 49. Failing to do this, he must compensate the parties interested without examination as to whether or not the capture was valid.

ARTICLE 52.

If the capture of a neutral vessel, of which the destruction has been justified, is subsequently held to be invalid, the captor must compensate those interested, in place of the restitution to which they would have been entitled.

ARTICLE 53.

If neutral goods which were not liable to condemnation have been destroyed with the vessel, the owner of such goods is entitled to compensation.

ARTICLE 54.

The captor has the right to require the giving up of, or to proceed to destroy, goods liable to condemnation found on board a vessel which herself is not liable to condemnation, provided that the circumstances are such as, according to Article 49, justify the destruction of a vessel liable to condemnation. The captor enters the goods delivered or destroyed in the logbook of the vessel stopped, and must procure from the master duly certified copies of all relevant papers. When the giving up or destruction has been completed, and the formalities have been fulfilled, the master must be allowed to continue his voyage.

The provisions of Articles 51 and 52 respecting the obligations of a captor who has destroyed a neutral vessel are applicable.

CHAPITRE V.—*Du transfert de pavillon.*

ARTICLE 55.

Le transfert sous pavillon neutre d'un navire ennemi, effectué avant l'ouverture des hostilités, est valable à moins qu'il soit établi que ce transfert a été effectué en vue d'éluder les conséquences qu'entraîne le caractère de navire ennemi. Il y a néanmoins présomption de nullité si l'acte de transfert ne se trouve pas à bord, alors que le navire a perdu la nationalité belligérante moins de soixante jours avant l'ouverture des hostilités; la preuve contraire est admise.

Il y a présomption absolue de validité d'un transfert effectué plus de trente jours avant l'ouverture des hostilités, s'il est absolu, complet, conforme à la législation des pays intéressés, et s'il a cet effet que le contrôle du navire et le bénéfice de son emploi ne restent pas entre les mêmes mains qu'avant le transfert. Toutefois, si le navire a perdu la nationalité belligérante moins de soixante jours avant l'ouverture des hostilités et si l'acte de transfert ne se trouve pas à bord, la saisie du navire ne pourra donner lieu à des dommages et intérêts.

ARTICLE 56.

Le transfert sous pavillon neutre d'un navire ennemi, effectué après l'ouverture des hostilités, est nul, à moins qu'il soit établi que ce transfert n'a pas été effectué en vue d'éluder les conséquences qu'entraîne le caractère de navire ennemi.

Toutefois, il y a présomption absolue de nullité:

CHAPTER V.—*Transfer of Flag.*

ARTICLE 55.

The transfer of an enemy vessel to a neutral flag, effected before the opening of hostilities, is valid, unless it is proved that such transfer was made in order to evade the consequences which the enemy character of the vessel would involve. There is, however, a presumption that the transfer is void if the bill of sale is not on board in case the vessel has lost her belligerent nationality less than sixty days before the opening of hostilities. Proof to the contrary is admitted.

There is absolute presumption of the validity of a transfer effected more than thirty days before the opening of hostilities if it is absolute, complete, conforms to the laws of the countries concerned, and if its effect is such that the control of the vessel and the profits of her employment do not remain in the same hands as before the transfer. If, however, the vessel lost her belligerent nationality less than sixty days before the opening of hostilities, and if the bill of sale is not on board, the capture of the vessel would not give a right to compensation.

ARTICLE 56.

The transfer of an enemy vessel to a neutral flag, effected after the opening of hostilities, is void unless it is proved that such transfer was not made in order to evade the consequences which the enemy character of the vessel would involve.

There is, however, absolute presumption that a transfer is void:

1° Si le transfert a été effectué pendant que le navire est en voyage ou dans un port bloqué.

2° S'il y a faculté de réméré ou de retour.

3° Si les conditions, auxquelles est soumis le droit de pavillon d'après la législation du pavillon arboré, n'ont pas été observées.

(1) If the transfer has been made during a voyage or in a blockaded port.

(2) If there is a right of redemption or of ~~revision~~ *reversion*.

(3) If the requirements upon which the right to fly the flag depends according to the laws of the country of the flag hoisted have not been observed.

CHAPITRE VI.—*Du caractère ennemi.*

ARTICLE 57.

Sous réserve des dispositions relatives au transfert de pavillon, le caractère neutre ou ennemi du navire est déterminé par le pavillon qu'il a le droit de porter.

Le cas où le navire neutre se livre à une navigation réservée en temps de paix reste hors de cause et n'est nullement visé par cette règle.

ARTICLE 58.

Le caractère neutre ou ennemi des marchandises trouvées à bord d'un navire ennemi est déterminé par le caractère neutre ou ennemi de leur propriétaire.

ARTICLE 59.

Si le caractère neutre de la marchandise trouvée à bord d'un navire ennemi n'est pas établi, la marchandise est présumée ennemie.

ARTICLE 60.

Le caractère ennemi de la marchandise chargée à bord d'un navire ennemi subsiste jusqu'à l'arrivée à destination, nonobstant un transfert intervenu pendant le cours de l'expédition, après l'ouverture des hostilités.

CHAPTER VI.—*Enemy Character.*

ARTICLE 57.

Subject to the provisions respecting the transfer of flag, the neutral or enemy character of a vessel is determined by the flag which she has the right to fly.

The case in which a neutral vessel is engaged in a trade which is reserved in time of peace, remains outside the scope of, and is in no wise affected by, this rule.

ARTICLE 58.

The neutral or enemy character of goods found on board an enemy vessel is determined by the neutral or enemy character of the owner.

ARTICLE 59.

If the neutral character of goods found on board an enemy vessel is not proven, they are presumed to be enemy goods.

ARTICLE 60.

The enemy character of goods on board an enemy vessel continues until they reach their destination, notwithstanding an intervening transfer after the opening of hostilities while the goods are being forwarded.

Toutefois, si, antérieurement à la capture, un précédent propriétaire neutre exerce, en cas de faillite du propriétaire ennemi actuel, un droit de revendication légale sur la marchandise, celle-ci reprend le caractère neutre.

If, however, prior to the capture, a former neutral owner exercises, on the bankruptcy of a present enemy owner, a legal right to recover the goods, they regain their neutral character.

CHAPITRE VII.—*Du convoi.*

CHAPTER VII.—*Convoy.*

ARTICLE 61.

Les navires neutres sous convoi de leur pavillon sont exempts de visite. Le commandant du convoi donne par écrit, à la demande du commandant d'un bâtiment de guerre belligérant, sur le caractère des navires et sur leur chargement, toutes informations que la visite servirait à obtenir.

ARTICLE 61.

Neutral vessels under convoy of their national flag are exempt from search. The commander of a convoy gives, in writing, at the request of the commander of a belligerent ship of war, all information as to the character of the vessels and their cargoes, which could be obtained by visit and search.

ARTICLE 62.

Si le commandant du bâtiment de guerre belligérant a lieu de soupçonner que la religion du commandant du convoi a été surprise, il lui communique ses soupçons. C'est au commandant du convoi seul qu'il appartient en ce cas de procéder à une vérification. Il doit constater le résultat de cette vérification par un procès-verbal dont une copie est remise à l'officier du bâtiment de guerre. Si des faits ainsi constatés justifient, dans l'opinion du commandant du convoi, la saisie d'un ou de plusieurs navires, la protection du convoi doit leur être retirée.

ARTICLE 62.

If the commander of the belligerent ship of war has reason to suspect that the confidence of the commander of the convoy has been abused, he communicates his suspicions to him. In such a case it is for the commander of the convoy alone to conduct an investigation. He must state the result of such investigation in a report, of which a copy is furnished to the officer of the ship of war. If, in the opinion of the commander of the convoy, the facts thus stated justify the capture of one or more vessels, the protection of the convoy must be withdrawn from such vessels.

CHAPITRE VIII.—*De la résistance à la visite.*

CHAPTER VIII. — *Resistance to search.*

ARTICLE 63.

La résistance opposée par la force à l'exercice légitime du droit d'arrêt, de visite et de saisie, entraîne, dans tous les cas, la confis-

ARTICLE 63.

Forcible resistance to the legitimate exercise of the right of stoppage, visit and search, and capture, involves in all cases the con-

cation du navire. Le chargement est passible du même traitement que subirait le chargement d'un navire ennemi; les marchandises appartenant au capitaine ou au propriétaire du navire sont considérées comme marchandises ennemies.

CHAPITRE IX.—*Des dommages et intérêts.*

ARTICLE 64.

Si la saisie du navire ou des marchandises n'est pas validée par la juridiction des prises ou si, sans qu'il y ait eu de mise en jugement, la saisie n'est pas maintenue, les intéressés ont droit à des dommages et intérêts, à moins qu'il y ait eu des motifs suffisants de saisir le navire ou les marchandises.

DISPOSITIONS FINALES.

ARTICLE 65.

Les dispositions de la présente Déclaration forment un ensemble indivisible.

ARTICLE 66.

Les Puissances Signataires s'engagent à s'assurer, dans le cas d'une guerre où les belligérants seraient tous parties à la présente Déclaration, l'observation réciproque des règles contenues dans cette Déclaration. Elles donneront, en conséquence, à leurs autorités et à leurs forces armées les instructions nécessaires et prendront les mesures qu'il conviendra pour en garantir l'application par leurs tribunaux, spécialement par leurs tribunaux de prises.

ARTICLE 67.

La présente Déclaration sera ratifiée aussitôt que possible.

Les ratifications seront déposées à Londres.

demnation of the vessel. The cargo is liable to the same treatment which the cargo of an enemy vessel would undergo. Goods belonging to the master or owner of the vessel are regarded as enemy goods.

CHAPTER IX.—*Compensation.*

ARTICLE 64.

If the capture of a vessel or of goods is not upheld by the prize court, or if without being brought to judgment the captured vessel is released, those interested have the right to compensation, unless there were sufficient reasons for capturing the vessel or goods.

FINAL PROVISIONS.

ARTICLE 65.

The provisions of the present Declaration form an indivisible whole.

ARTICLE 56.

The Signatory Powers undertake to secure the reciprocal observance of the rules contained in this Declaration in case of a war in which the belligerents are all parties to this Declaration. They will therefore issue the necessary instructions to their authorities and to their armed forces, and will take the measures which are proper in order to guarantee the application of the Declaration by their Courts and more particularly by their prize courts.

ARTICLE 67.

The present Declaration shall be ratified as soon as possible.

The ratifications shall be deposited in London.

Le premier dépôt de ratifications sera constaté par un procès-verbal signé par les Représentants des Puissances qui y prennent part, et par le Principal Secrétaire d'Etat de Sa Majesté Britannique au Département des Affaires Etrangères.

Les dépôts ultérieurs de ratifications se feront au moyen d'une notification écrite adressée au Gouvernement Britannique et accompagnée de l'instrument de ratification.

Copie certifiée conforme du procès-verbal relatif au premier dépôt des ratifications, des notifications mentionnées à l'alinéa précédent, ainsi que des instruments de ratification qui les accompagnent, sera immédiatement, par les soins du Gouvernement Britannique et par la voie diplomatique, remise aux Puissances Signataires. Dans les cas visés par l'alinéa précédent, le dit Gouvernement leur fera connaître en même temps la date à laquelle il a reçu la notification.

ARTICLE 68.

La présente Déclaration produira effet, pour les Puissances qui auront participé au premier dépôt de ratifications, soixante jours après la date du procès-verbal de ce dépôt et, pour les Puissances qui ratifieront ultérieurement, soixante jours après que la notification de leur ratification aura été reçue par le Gouvernement Britannique.

ARTICLE 69.

S'il arrivait qu'une des Puissances Signataires voulût dénoncer la présente Déclaration, elle ne pourra le faire que pour la fin d'une période de douze ans commençant

The first deposit of ratifications shall be recorded in a Protocol signed by the Representatives of the Powers taking part therein, and by His Britannic Majesty's Principal Secretary of State for Foreign Affairs.

The subsequent deposits of ratifications shall be made by means of a written notification addressed to the British Government, and accompanied by the instrument of ratification.

A duly certified copy of the Protocol relating to the first deposit of ratifications, and of the notifications mentioned in the preceding paragraph as well as of the instruments of ratification which accompany them, shall be immediately sent by the British Government, through the diplomatic channel, to the Signatory Powers. The said Government shall, in the cases contemplated in the preceding paragraph, inform them at the same time of the date on which it received the notification.

ARTICLE 68.

The present Declaration shall take effect, in the case of the Powers which were parties to the first deposit of ratifications, sixty days after the date of the Protocol recording such deposit, and, in the case of the Powers which shall ratify subsequently, sixty days after the notification of their ratification shall have been received by the British Government.

ARTICLE 69.

In the event of one of the Signatory Powers wishing to denounce the present Declaration, such denunciation can only be made to take effect at the end of a period of

à courir soixante jours après le premier dépôt de ratifications et, ensuite, pour la fin de périodes successives de six ans, dont la première commencera à l'expiration de la période de douze ans.

La dénonciation devra être, au moins un an à l'avance, notifiée par écrit au Gouvernement Britannique, qui en donnera connaissance à toutes les autres Puissances.

Elle ne produira ses effets qu'à l'égard de la Puissance qui l'aura notifiée.

ARTICLE 70.

Les Puissances représentées à la Conférence Navale de Londres, attachant un prix particulier à la reconnaissance générale des règles adoptées par elles, expriment l'espoir que les Puissances qui n'y étaient pas représentées adhéreront à la présente Déclaration. Elles prient le Gouvernement Britannique de vouloir bien les inviter à le faire.

La Puissance qui désire adhérer notifie par écrit son intention au Gouvernement Britannique, en lui transmettant l'acte d'adhésion, qui sera déposé dans les archives dudit Gouvernement.

Ce Gouvernement transmettra immédiatement à toutes les autres Puissances copie certifiée conforme de la notification, ainsi que de l'acte d'adhésion, en indiquant la date à laquelle il a reçu la notification. L'adhésion produira effet soixante jours après cette date.

La situation des Puissances adhérentes sera, en tout ce qui concerne cette Déclaration, assimilée à la situation des Puissances Signataires.

twelve years, beginning sixty days after the first deposit of ratifications, and, after that time, at the end of successive periods of six years, of which the first will begin at the end of the period of twelve years.

Such denunciation must be notified in writing, at least one year in advance, to the British Government, which shall inform all the other Powers.

It will only operate in respect of the Power which shall have made the notification.

ARTICLE 70.

The Powers represented at the London Naval Conference attach particular value to the general recognition of the rules which they have adopted, and express the hope that the Powers which were not represented there will adhere to the present Declaration. They request the British Government to invite them to do so.

A Power which desires to adhere notifies its intention in writing to the British Government, in transmitting the act of adhesion, which will be deposited in the archives of the said Government.

The said Government shall forthwith transmit to all the other Powers a duly certified copy of the notification, as also of the act of adhesion, stating the date on which such notification was received. The adhesion takes effect sixty days after such date.

The position of the adhering Powers shall be in all matters concerning this Declaration similar to the position of the Signatory Powers.

ARTICLE 71.

La présente Déclaration, qui portera la date du 26 février 1909, pourra être signée à Londres jusqu'au 30 juin 1909, par les Plénipotentiaires des Puissances représentées à la Conférence Navale.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ont revêtu la présente Déclaration de leurs signatures et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Londres, le vingt-six février mil neuf cent neuf, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement Britannique et dont des copies, certifiées conformes, seront remise par la voie diplomatique aux Puissances représentées à la Conférence Navale.

ARTICLE 71.

The present Declaration, which shall bear the date of the 26th February, 1909, may be signed in London until the 30th June, 1909, by the Plenipotentiaries of the Powers represented at the Naval Conference.

In faith whereof the Plenipotentiaries have signed the present Declaration and have thereto affixed their seals.

Done at London, the twenty-sixth day of February, one thousand nine hundred and nine, in a single original, which shall remain deposited in the archives of the British Government, and of which duly certified copies shall be sent through the diplomatic channel to the Powers represented at the Naval Conference.

O

